

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 734 de 2016

S/C

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

SITUACIÓN DEL SERVICIO DE TAXÍMETROS

PLAN NACIONAL DE OBRAS

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 14 de setiembre de 2016

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Omar Lafluf.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola, Washington Marzoa y Martín Tierno.

Asisten: Señores Representantes Mario Ayala, Darcy de los Santos, Constante Mendiondo y Edgardo Rodríguez.

Invitados: Señores Marcelo Arabí, Gerardo Roade, Enrique Soria y Robert Borges.

Por El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, Ministro; Leonardo Cola, Director Nacional de Vialidad; Felipe Martín, Director Nacional de Transporte y Gustavo Fernández, asesor.

Secretaria: Señora Doris Muñiz Varela.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes de recibir a los trabajadores del taxímetro, a instancias del señor diputado Daniel Caggiani, vamos a dar cuenta de los asuntos entrados.

En primer lugar, varios ediles de la Junta Departamental de Paysandú presentan una exposición referida a la Ruta Nacional Nº 26, planteo que ya fue derivado al Poder Ejecutivo, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Comisión de Descentralización e Integración y a la Comisión de Transporte.

El segundo asunto se refiere a la cartelería de tránsito en el departamento de Maldonado, presentado por la Junta Departamental de Maldonado, en nota presentada por un señor edil con los antecedentes complementarios.

El tercer asunto se refiere al estado de las Rutas Nacionales Nos. 13 y 39, también presentado por la Junta Departamental de Maldonado, remitiendo la versión taquigráfica correspondiente.

En el mimo repartido viene el proyecto vinculado con el Instituto de Obras y Servicios de Arquitectura del Uruguay, con su correspondiente exposición de motivos.

(Ingresan a sala trabajadores del taxímetro)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a los señores Marcelo Arabí, Gerardo Roade, Enrique Soria y Robert Borges.

Les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR ARABÍ (Marcelo).- Somos trabajadores del taxímetro y venimos a la Comisión a plantear los perjuicios que provoca a nuestra actividad la empresa Uber, desde noviembre hasta ahora, a pesar que tanto el Gobierno departamental como el nacional hayan señalado que su actividad es ilegal.

SEÑOR PRESIDENTE.- Simplemente para que quede claro. Ustedes son un grupo de taxistas y no representan a ninguna gremial. ¿Es así?

SEÑOR ARABÍ (Marcelo).- Correcto. No integramos el Suatt ni el gremio de la patronal del taxímetro.

Enviamos una nota al intendente Martínez, la misma que enviamos a los miembros de la Comisión y al señor diputado Daniel Caggiani, a quien también entregamos un CD con videos y fotos de la actividad de Uber.

Nuestra preocupación es que ha pasado casi un año y no vemos resultados concretos. Muchos compañeros se están poniendo un tanto nerviosos por esta situación, y ya que la patronal ni el sindicato tuvieron el gesto de juntarnos para pelear por un problema común, formamos esta agrupación para luchar por nuestra cuenta.

Por eso, pedimos esta audiencia para encontrar respuestas.

SEÑOR ROADE (Gerardo).- Estamos sumamente sorprendidos porque no se están aplicando las normas vigentes para el caso del transporte de pasajeros, sobre todo la Intendencia de Montevideo.

Somos conscientes de que el servicio del taxímetro tiene problemas por el espacio y el trato de algunos conductores, pero debe reconocerse que existe una manija muy grande de la empresa Uber, tanto en las redes sociales como en la prensa.

Normativa existe para impedir que esta empresa, y otras similares, sigan operando. Ayer la hija de un colega llamó a un servicio de Easy Taxi, que tiene una aplicación destinada a taxímetro, ahora con coches particulares. Le enviaron un coche particular -tenemos la captura de pantalla-, sin haber avisado previamente al pasajero: simplemente vino el coche, hizo el viaje y cobró un monto que figura en la pantalla de la aplicación.

Los conductores que trabajan para estas empresas tienen solo libreta amateur, mientras que nosotros, por el Digesto Municipal, tenemos que cumplir con un montón de exigencias; inclusive, cada dos años tenemos que sacar el carné de salud profesional, que implica exámenes médicos muy rigurosos. Por ejemplo, un poco de colesterol elevado implica que la libreta sea expedida por la mitad de tiempo, es decir, por cinco años, y si los niveles de glicemia en sangre superan un poco el límite, los exámenes deben ser anuales, causando un perjuicio muy importante, porque representa costos brutales para los taximetristas.

A su vez, vemos con preocupación que el organismo pertinente del Ministerio de Economía y Finanzas, ante la denuncia de la patronal del taxi, haya dicho que Uber no hacía competencia desleal. Si bien puede ser cierto, para nosotros no es así. Por ejemplo, en cuanto a las exigencias a los conductores profesionales la competencia es totalmente desleal, y de permisarios de taxímetros y cooperativistas también, porque para sacar un permiso de taxi las exigencias son muy importantes, a lo que se debe sumar inspecciones anuales de las unidades, autotest, carné de salud, seguro particular para cada unidad, seguro para pasajeros, para los conductores, control del LATU del aparato de taxímetro, exigencias que no cumplen las empresas que utilizan las plataformas.

Entonces, para nosotros sí es desleal la competencia.

SEÑOR SORIA (Enrique).- Estoy acompañando a los compañeros, pero vivo la misma realidad del taxi.

Inclusive, si esta situación se mantiene, mucha gente irá al seguro de paro, porque ha disminuido considerablemente la recaudación en general.

SEÑOR ROADE (Gerardo).- La pérdida de recaudación es fácil de comprobar, porque periódicamente se puede ver a los taxis libres en horarios que en otras épocas estaban ocupados. Hoy los taxis hacen permanentemente cola en las paradas.

Creemos que existen herramientas legales para prohibir que operen estas empresas. Por ejemplo, el Digesto Municipal indica que se prohíbe efectuar transporte de pasajeros mediante pago de retribución en vehículos no autorizados por la División Tránsito y Transporte. El mismo Digesto también dice que cada conductor podrá tener en su poder una sola licencia de conducir en la que figure para qué vehículos tiene habilitación.

Por su parte, el artículo 365, que fue modificado hace unos años, dice que será castigado con pena de siete a treinta días de prestación de trabajo comunitario, y el punto 2) dice -que es el que nos importa- "Conducción de vehículos motorizados sin la autorización correspondiente.- El que condujere en la vía pública vehículos motorizados sin haber obtenido del organismo competente los permisos correspondientes o si los mismos le hubieren sido suspendidos o cancelados". Es decir, las herramientas existen, pero no se aplican, y eso lo vemos con suma preocupación, porque no estamos siendo valorados en la medida que realmente necesitamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- La única apreciación que quiero hacer es que esta Comisión comenzó a trabajar en este tema, por lo que recibimos a distintas delegaciones,

pero posteriormente pasó a la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología. Nosotros reclamamos integrarnos a esa Comisión o que el tema de Uber quedara en este ámbito ya que entendemos que no es igual al del resto de las plataformas que se están estudiando, pero hasta ahora no hemos tenido suerte en ese sentido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Bien venidos. Gracias por acercarse y plantearnos esta preocupación de la cual estamos al tanto porque -como bien decía el presidente- desde el año pasado comenzamos a recibir delegaciones como la patronal del taxi, el sindicato y diferentes organizaciones vinculadas al transporte que nos han manifestado su inquietud con respecto a este tema en particular.

Personalmente, también integro la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología y puedo decir que el proyecto que se está considerando allí refiere a las plataformas en general y no específicamente a las de transporte.

Quisiera informar cómo ha venido siendo el trabajo en esa Comisión con respecto a ese proyecto de ley. Se trata de un proyecto que originalmente presentó la Presidencia de la República, bastante complejo y polémico en casi todo su articulado, que inclusive cuenta con poco apoyo de la bancada oficialista, que es la que -como en todos los casos- tiene los votos para aprobarlo o no. En ese ámbito recibimos muchísimas delegaciones de diferentes ámbitos; me refiero a varios sectores del transporte, del rubro inmobiliario y del turístico, de las cámaras vinculadas con las tecnologías de la innovación, así como a la Facultad de Ingeniería y especialistas en derecho. Hemos recibido decenas de visitas, lo que enriqueció mucho el debate y nuestro conocimiento para poder abordar el tema, pero nos hizo llegar a la conclusión de que se trata de un asunto muy complejo y de que el proyecto de ley que se está considerando es bastante complicado. Luego también asistió la Agesic que en representación del gobierno y con autorización de la secretaría de la presidencia, que había elaborado el proyecto original, presentó nuevos artículos que corregían los primeros.

Hoy estamos en la siguiente situación: el lunes pasado el Frente Amplio nos pidió tiempo porque la bancada estaría presentando nuevos cambios. Es decir que en la primera sesión de octubre se presentaría un proyecto que todavía no conocemos.

El proyecto que está en consideración actualmente -tal como se lo dije al sindicato del taxi que asistió por segunda vez el lunes pasado a esa Comisión- no arroja ningún tipo de cambio en lo que tiene que ver específicamente con la materia que a ustedes les compete; no innova sino que solo reafirma la legislación existente que ustedes mencionaron. Es decir que en ese proyecto de ley no hay cambios en lo que tiene que ver con el transporte. Hay solo un artículo, que es el 9º¸ que permite la intervención del Banco Central bloqueando cuentas, que debo decir que los especialistas han señalado que es de dudosa constitucionalidad. Inclusive, cuando compareció el propio Banco Central planteó sus dudas al respecto porque si la ley lo mandata está capacitado para bloquear esas cuentas pero lo que se plantea en el proyecto es una innovación absoluta en cuanto a lo que está sucediendo hoy. Además, el artículo se refiere a cuentas y al no especificarlas no se alude necesariamente a las cuentas de las tarjetas de crédito sino a todas, lo que puede abarcar las cuentas del Banco Hipotecario, las del seguro, las de las AFAP, porque de esa manera se define una cuenta en la ley. Eso no pasa hoy en Uruguay ya que sin intervención judicial no se bloquea ninguna cuenta; eso equivale al embargo de la cuenta y solo se puede hacer con intervención del juez. Hay una sola excepción y es que el Banco Central bloquea una cuenta cuando de acuerdo con sus movimientos percibe que puede haber lavado de dinero. En ese caso, solo lo puede hacer por tres días y si el juez no se expide debe habilitar nuevamente la cuenta; ese es un caso absolutamente excepcional. Seguramente, y en virtud de lo que han planteado

integrantes de la bancada de gobierno, ese artículo pueda desaparecer, por lo cual en ese sentido no hay avances.

Uno de los aspectos en los que se avanzó y creo que va a ser de consenso es en que lo que corresponde en caso de legislar es hacerlo por áreas de actividad. Es decir que de esa Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología puede surgir una ley que los especialistas llaman minimalista, es decir que defina qué es una plataforma -lo que actualmente no está definido en la legislación- en qué consiste, qué incluye y qué no, pero no mucho más. Luego, se trataría de legislar en cada área y si ese criterio prosperara volvería a esta Comisión lo relativo al tema Uber que tiene que ver con el transporte.

Como señaló el presidente, el proyecto de ley es generalista porque se refiere a las aplicaciones en general pero las aplicaciones son muy diferentes; están las financieras, las que tienen que ver con negocios de medicamentos, las gratuitas -que son la mayoría-, que están en el marco de la denominada economía colaborativa, las de las inmobiliarias, las de transporte, etcétera, y apuntan a mercados que son completamente diferentes. El transporte es un mercado absolutamente regulado pero no pasa eso en el mercado inmobiliario, por ejemplo, que es un caso parecido pero no igual. Entonces, estamos ante un problema importante.

A excepción de lo que establece la ley de faltas -que se mencionó-, los especialistas señalan que la actividad de Uber no es ilegal. El resto de la normativa establece la potestad de las intendencias que tienen una reglamentación que no es ley. Por lo tanto, la actividad notoriamente es informal porque no cumple con ninguno de los requisitos que ustedes están cumpliendo y que establecen las intendencias, pero no es ilegal, lo cual desde el punto de vista técnico es una diferencia importante. Por otra parte, las chapas de taxi son permisos precarios y espacios revocables.

Puedo poner el ejemplo de un carro de chorizos o panchos ya que si me dan un carro de ese tipo para poner aquí enfrente en cualquier momento la intendencia me lo puede sacar o me puede multar las veces que entienda pero esa no es una actividad ilegal. En ese sentido va el análisis de muchos juristas

Creo que estamos ante un problema muy importante y no es que en algún caso las intendencias no estén decididas a actuar sino que según los asesoramientos que han tenido se sienten con poco respaldo legal para emprender determinadas acciones porque hay ciertos asuntos que no están tan claros. Por ejemplo: ¿el servicio de taxi es un servicio público? No; está definido como un servicio privado de interés público. Por otra parte, el derecho al trabajo solo puede limitarse por una ley y en defensa del interés general. Entonces, el derecho a trabajar de quien baja la aplicación y hace viajes solo puede estar limitado por una ley y en defensa del interés general y eso específicamente hoy no está pasando. Muchos han preguntado cuál es el interés general que se busca al exigir a las personas pagar una chapa para poder ofrecer el servicio de taxi; no se hace referencia al permiso, lo que se entiende, ni al seguro o la libreta, pero sí a la limitación de la oferta y la demanda y a cuál es el interés general que allí se defiende ya que eso está en duda.

También ha habido otro elemento que ha complicado más la situación y me refiero al fallo de la Comisión de Promoción y Defensa de la Competencia del Ministerio de Economía y Finanzas, que da la razón a la empresa. La que denuncia a Uber por sus prácticas es la patronal pero esa Comisión no solo señala que la actividad no es ilegal sino que recomienda al Parlamento -porque parte de sus funciones es hacer

recomendaciones al Poder Legislativo- legislar para incorporar a esa empresa al sistema en defensa del usuario.

A la vez, hay una denuncia de Uber hacia la patronal por prácticas monopólicas que van en perjuicio del usuario que está avanzando en esa Comisión y existen trascendidos de que en ese caso también fallaría a favor de esa empresa. Aclaro que la denuncia se refiere a ese tipo de prácticas, que es lo que se analiza, y no a hechos posteriores.

En realidad, la recomendación del Ministerio de Economía y Finanzas, a través de la mencionada Comisión, es legislar para incorporar esa empresa al sistema.

Menciono todo esto para que sepan cómo está la situación e ilustrar la complejidad del problema al que nos enfrentamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- El diputado Adrián Peña fue muy claro al enmarcar en qué está este tema.

En lo personal y con la experiencia que tengo a nivel municipal, considero que en todos los departamentos hay reglamentaciones y ordenanzas que se deben cumplir para poder acceder a un vehículo para transportar personas. Eso es independiente de la plataforma.

Cuando asistió la gremial del taxi me referí a qué diferencia tenía esta situación con un problemón que tuve durante muchos años en la intendencia de Río Negro que eran los taxis truchos, pero lo solucionamos. Por otra parte, por lo menos en Río Negro la cantidad de chapas de taxis que se autorizan y entregan las fija la Junta Departamental.

En este caso, estamos frente a un problema y me sorprendió tremendamente la resolución del Ministerio de Economía y Finanzas que definió que esta no era una competencia desleal. Creo que sí se trata de una competencia desleal pero esa es mi opinión personal. Además, según lo que dijo el señor diputado Adrián Peña se puede invertir la carga de la prueba si es que prospera una denuncia que ha hecho Uber contra los taximetristas.

Por lo menos el tema quedó planteado, nos preocupa y nos parece muy bien que específicamente este asunto vuelva a esta Comisión, donde analizaremos cómo seguir.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera hacer algunas aclaraciones.

Como señalaba el presidente, lo que está prohibido en Uruguay es el transporte de personas a título oneroso. Tal como lo señalamos una vez aquí a través de un ejemplo y fue reconocido, esa normativa de la intendencia ha sido violada permanentemente porque en Montevideo existe el transporte de personas a título oneroso sin que se trate de chapas de taxi. Me refiero, por ejemplo, a todos los viajes que hacen las mutualistas o las emergencias, que contratan automóviles. Otros ejemplos claros son los del Estado a través de los entes y los ministerios y la propia Intendencia de Montevideo que en el período de Ana Olivera contrató autos para transportar personas. En esos casos, se paga BPS y DGI por lo que desde ese punto de vista no son informales porque deben tener una empresa unipersonal y determinado auto y seguro -en algunos casos, aunque no en todos-, pero se los contrata sin que sean taxis. Es decir que la experiencia demuestra que hasta la propia intendencia incumplía ese ordenamiento.

Un aspecto importante es pensar qué se podría hacer, porque se puede teorizar mucho pero uno está tratando de buscar una vuelta a la realidad. En este sentido, se podría pensar en prohibir la aplicación pero después de escuchar a tanta gente pensamos que no se puede hacer. En realidad, técnicamente se podría hacer; la Ursec

dijo que lo podría hacer si alguien del gobierno le diera la orden, pero eso significaría un problema importante para Uruguay en virtud de determinados convenios que ha firmado que tienen que ver con el acceso a las nuevas tecnologías y a internet. En ese caso, se consideraría que se bloquea el acceso a internet y no específicamente a esa aplicación y el derecho de acceso a internet ha sido declarado un derecho humano de tercera generación. Eso solo lo ha hecho China continental y Uruguay no va a encarar ese camino. Lo menciono para pensar en términos prácticos. Además, la aplicación se puede bloquear uno, dos o tres días, pero después se va a buscar la vuelta para que se pueda entrar por otro lado. Entonces, eso en términos prácticos no tiene efecto, que es lo que importa, porque si vamos a elaborar una ley que después no se pueda cumplir, estamos en lo mismo, y dentro de dos años con un problema peor. Uno tiene que reconocer que hay un modelo de negocios que cambió. Existe otra realidad.

No me quiero meter en cosas en las que no tengo parte, pero si yo estuviera en el lugar de los taxistas estaría pensando en otra cosa y asumiendo una nueva realidad. Por ejemplo, hoy es noticia el primer Uber sin chofer en el mundo. Nosotros deberíamos adelantarnos a las cosas que van a venir.

Como dijo el señor presidente, hay que cambiar la regulación del negocio tradicional, pero los cambios no tienen nada que ver con la aplicación. Desde mi punto de vista, no va a haber más remedio que cambiar la regulación que hoy existe, que exige la chapa y otros trámites. Habría que ver cómo se puede llegar a eso sin que ustedes sean los perjudicados, cuando deberían ser los beneficiados. Entonces, quien tiene una chapa debería tener determinados beneficios, ventajas y premios cuando se cambie la regulación de la actividad. Yo invertiría el razonamiento y diría que el taxista va a tener determinadas ventajas porque pagó una chapa en su momento, algunos la habrán amortizado y otros no. Por ejemplo, si un gobierno departamental promociona el uso del taxi, tiene que tomar decisiones y privilegiar esta actividad. Como ustedes bien decían, ya ha pasado un año y lo único que ha ocurrido es un aumento de la aplicación en el mercado y más evasión. Entonces, se sigue aumentando la actividad informal, y a menos que se apruebe el proyecto de ley del señor diputado De León, hay que tener un inspector por auto, y eso no es realista. Como dije, pensaría algo a la inversa.

Yo soy crítico del proceso que ha encarado la patronal porque ha enfrentado aún más al usuario -que es quien define esta discusión- con el taxi, y lo lleva a decidir por esta aplicación. En mi opinión, esta actitud los ha alejado de encontrar una solución.

Yo le buscaría la vuelta a este problema por otro lado, es decir, teniendo en cuenta a los servicios turísticos en los que se tiene preferencia por el taxi, se lo privilegia y se le da beneficios tributarios. La realidad es la que es y no la que uno quiere.

SEÑOR ARABÍ (Marcelo).- Según lo que pude entender, se apunta a que el taxímetro desaparezca.

Que el taxímetro no tiene beneficios tributarios y se le exige todo tipo de cosas, no es nuevo, es de toda la vida. Aclaro que soy empleado.

Hoy se está discutiendo la seguridad vial, pero puede manejar gente con problemas de presión, de diabetes, etcétera, que puede ocasionar cualquier tipo de desastre en la calle. Si apuntamos a desregular en lugar de seguir manteniendo la regulación, que es la que nos lleva por el camino de la legalidad, vamos a tener problemas. Según entendí, el señor diputado dice que hay que tratar de beneficiar en ciertos aspectos que para mí no corresponden. A mí me exigen una libreta que cumple determinados requisitos, pero a esta gente no. Hemos visto a través de algunos videos que gente jubilada, a la que seguramente le hayan sacado la libreta profesional para

trabajar como taxista porque no cumple con los requisitos correspondientes, está transportando personas. ¿Cuánto tiempo debe pasar para que veamos un accidente de tránsito en cualquiera de las arterias principales provocado por un señor que incumple con las normas? ¿Qué vamos a decir después? Está en el Digesto Municipal que esas personas no pueden conducir en estas condiciones, entonces, ¿a quién le vamos a reclamar si ocurre un accidente? La empresa dice que paga las multas, pero en caso de una muerte o de un lastimado grave y que quede mal de por vida -que ojalá no pase-, ¿a quién le vamos a reclamar? Esa empresa no tiene una oficina formada ni razón social y tampoco está inscripta en ningún lado. Es algo que está en una nube.

Quizás peco por ignorante en cuanto al tema de las aplicaciones, pero me parece que no debemos dejarnos embaucar con todo esto nuevo y volver al tiempo -discúlpeseme el término- de la conquista con espejitos de colores.

SEÑOR ROADE (Gerardo).- Quiero señalar que no estamos en contra de la tecnología, sino totalmente lo contrario.

Actualmente, debido a la tecnología, los taxis parecen aviones. No tenemos más remedio que aceptarla. Pero, la tecnología debe ser bien aplicada. PedidosYa es para los restoranes; Easy Taxi, para el transporte de pasajeros. Desde nuestro punto de vista, Uber es una aplicación totalmente desleal e ilegal, y lo queríamos remarcar.

En cuanto a las tarjetas de crédito en las que está trabajando el Banco Central para regularlas, comprendo lo que dice el señor diputado Adrián Peña. Pero en el caso de incumplimiento de BPS y DGI, y de todas las multas, que según el señor intendente se aplicaron mediante captura de pantalla, qué se hace con esos conductores. Yo me pregunto por qué la DGI no va directamente a la cuenta de ese conductor, como se hace con cualquier hijo de vecino. Por ejemplo, cuando nosotros vamos a depositar, por ejemplo, US$ 5.000, nos exigen una documentación para saber de dónde salió ese dinero, pero estos señores permanentemente están engrosando sus cuentas bancarias y nadie los controla, no aportan al BPS, a la DGI, a absolutamente nada. Me parece que sobre esos casos habría que legislar y debería intervenir el Tribunal de Faltas, pues esos conductores están dentro de la ilegalidad.

Nos reunimos con el intendente Martínez y nos dice que vengamos al Parlamento; nos reunimos con el Parlamento y nos da para largas. Vamos de la Intendencia al Parlamento y del Parlamento a la Intendencia, y seguimos en esta situación lamentable.

Estos señores que trabajan para Uber se sienten intocables. Hace unos días, en Tres Cruces casi se genera un problema importante porque un remisero -el sector de los remises ha caído mucho más que el taxi- le sacó fotos al chofer de Uber. Este señor se bajó del auto, lo increpó y le dijo que hacía lo que quería porque no pasaba absolutamente nada con ellos. En cualquier momento va a pasar algo y es lo que notros tratamos de evitar.

En cuanto a la actuación de la Gremial Única del Taxi, quiero señalar que compartimos lo expresado por el señor diputado Adrián Peña, y por eso estamos acá. Nosotros no pertenecemos a ninguno de los dos sectores, ni a la gremial ni al Suatt, porque los dos están confrontados y no le hacen bien al gremio. Mientras tanto, seguimos viendo menguados nuestros ingresos y estamos muy preocupados por la situación.

Cruzamos el charco y fuimos a Buenos Aires para ver qué sucedía allí con este tema. Vimos que realmente hay voluntad de trancar esta aplicación por la justicia, por el Gobierno, por las gremiales y los choferes. Hay una cantidad de cosas para trancar la aplicación; entonces, creo que es momento de hacer algo.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero aclarar que no puede haber nadie transportando personas sin pagar BPS, DGI, el seguro correspondiente y sin tener libreta.

Podría decirles algo simpático, pero estoy siendo sincero con respecto a lo que está sucediendo hoy. He hecho referencia al contexto, a la realidad. Nadie está a favor del informalismo ni de la desregulación. Una cosa es cambiar la regulación y otra, desregular, porque no es bueno para el usuario, que es a quien primero debemos contemplar.

Yo soy usuario del taxi, pero no tengo la aplicación porque nunca la bajé. Aquí en Montevideo me muevo en taxi, como algunos de mis compañeros; o sea, soy cliente y hablo permanentemente con sus colegas sobre este tema. Reitero, nadie está a favor del informalismo. Me siento en la obligación de dar un sentido de realidad a esta situación y analizar cuáles son las posibilidades que existen.

Hoy, las aplicaciones son un mecanismo formidable de formalización de las actividades. Entonces, retener aportes para BPS, DGI, sancionar, etcétera, una vez formalizados los sistemas, es mucho más sencillo, inclusive, que con los sistemas tradicionales. Eso se puede hacer perfectamente a través de la utilización de esa aplicación, porque los mecanismos de retención están previstos, hay leyes que lo disponen y resoluciones de DGI y BPS que lo prevén. Cuando se hace un viaje ya se cobra, antes va la plata a DGI, BPS, etcétera. Eso se puede hacer y se puede obligar a todos. El Banco de Seguros del Estado tiene un producto pronto para estos autos, pero no salió porque el Ministerio de Economía y Finanzas no lo permitió, ya que complicaba más la situación. Me parece que esta actitud fue acertada, porque se validaba más una cuestión informal. Pero, el producto lo tienen. Obviamente, tendrán que pagar todos y el viaje no tendrá los costos que tiene hoy. Debe quedar claro que nadie está a favor de que este servicio se mantenga así como está.

SEÑOR ARABÍ (Marcelo).- De ahora en adelante, nos vamos a parar frente al informalismo y a apoyarnos en la ley de faltas. El señor diputado Adrián Peña volvió a repetir que se está cometiendo una falta.

Ya hablamos con el intendente Martínez y con el Parlamento y a la conclusión que llegamos es que están cometiendo una falta. Lo único que nos queda por hacer es ir de acá a la Suprema Corte de Justicia para tratar de que algún fiscal actúe de oficio. Y con todas las multas que dice el intendente Martínez ha puesto a esos choferes, buscar la forma para que se expida el Tribunal de Faltas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el principal problema que tiene este tema a nivel parlamentario es que está a estudio de la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología y debería volver a esta Comisión, pues esta no es una cuestión de plataforma, sino de regulación de un transporte de pasajeros que tiene connotaciones diferentes.

Por otro lado, quiero señalar que yo estoy en contra de Uber, pero no por el servicio sino por la prepotencia que ha demostrado tener la empresa. Se le dijo que no podía empezar, pero de todas maneras anunció por las redes sociales que comenzaba sus actividades a la hora 15 de determinado día.

Considero que hay que cumplir con las reglamentaciones que establecen todas las intendencias. Esta actividad es absolutamente desleal, como lo reconocimos todos aquí, y tiene muchos menos costos porque no se hacen aportes de ningún tipo.

Vamos a seguir trabajando en el tema y quedamos a las órdenes.

Agradecemos su visita.

(Se retira de sala la delegación de trabajadores del taxi)

(Ingresa a sala el señor ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; al director nacional de Transporte, señor Felipe Martín; al director nacional de Vialidad, señor Leonardo Cola, y al asesor, señor Gustavo Fernández.

El propósito de esta nueva convocatoria es, en el marco del plan de trabajo, conocer el avance de las obras, especialmente las viales, en el período 2016-2017, de las Rutas Nos. 30, 26, 24 y 20.

Además, el señor diputado Olaizola planteará algunas preguntas vinculadas con cuestiones portuarias, que serán respondidas en la medida de lo posible.

Por otra parte, nos interesa conocer la actualidad de la línea ferroviaria Algorta-Fray Bentos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hoy llegamos tarde, a la hora 13, porque hasta ahora estuvimos reunidos con la Junta Aeronáutica. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene eso: siempre tiene temas para coordinar. Inclusive, el Ministerio ha promovido algunas iniciativas, que llegarán en su momento, lo que nos obligará a coordinar más instancias de trabajo. Estamos a las órdenes para revisar el temario, pero tenemos que ordenarlo. Ya habíamos hecho un primer esfuerzo en ese sentido e íbamos a concretar la segunda instancia, pero coincidió con la discusión de la rendición de cuentas y tuvimos que suspender. Por eso, siguen quedando temas pendientes.

Sabemos que el señor diputado Olaizola planteó, inclusive públicamente, su intención de abordar temas vinculados con la Administración Nacional de Puertos, pero unas horas después de haber estado reunida esta Comisión analizando los temas portuarios con el presidente de la Administración Nacional de Puertos. No tenemos inconveniente en repasar temas vinculados con la actividad portuaria, si fuera necesario. Pero hoy no pedí al presidente de la Administración Nacional de Puertos que me acompañara, porque entendía que teníamos previsto analizar en la Comisión algunos temas vinculados con el desarrollo del plan de obras -que es tan amplio- y con el transporte.

Entonces, en materia de plan de obras, la Comisión sabe -lo hemos dicho en comparecencias anteriores y en la propia discusión presupuestal- que el Ministerio tiene determinadas líneas de trabajo, que estamos procurando desarrollar, y tenemos la expectativa, superando las dificultades, de empezar a recuperar la red vial. Dicha estrategia de trabajo implica la disposición de los recursos presupuestales para atender fundamentalmente las diez regiones en que ha divido la Dirección de Vialidad el país, que también se atienden por medio de concesiones -una parte fundamental se canaliza a través de la Corporación Vial del Uruguay y otra, de concesiones particulares-, y de la participación de proyectos de Participación Público Privados. En ese sentido, hemos comprometido una serie de iniciativas para hacer llamados en el correr de este año 2016; el año sigue transcurriendo, y sigo insistiendo que la enunciación de metas y de fechas no es para la prensa ni la discusión parlamentaria, sino fundamentalmente para nosotros, que tenemos que cumplir esos plazos, porque hay un tiempo para proyectar, otro para poner en marcha los proyectos y otro para ejecutar, que es el único que va a demostrar si las decisiones fueron mal o bien tomadas.

Además, hay un conjunto de obras que no están específicamente dentro de las previsiones de esas líneas de presupuestación para las que habíamos pensado recurrir a procedimientos que nos permitieran atender asuntos puntuales, como, por ejemplo, el sistema de accesos al puerto de Montevideo, el acceso al puerto de Paysandú y todo lo que significa la recuperación de la costa del río Uruguay en una zona muy baja de Paysandú, y otras iniciativas.

A esto se ha sumado la expectativa de que si se concreta el proyecto de instalación de una nueva industria de celulosa de la empresa UPM en un punto central del país, tendrá que ser acompañado de una serie de medidas vinculadas con la caminería, porque implicará que algunos caminos terciarios, secundarios, departamentales o locales se transformen, si es conveniente que se puedan preparar a tiempo, para atender una demanda que se multiplicará y aspiramos resolver. En este sentido, tenemos algunos lineamientos generales, pero todavía no está precisamente definido cuáles serían las rutas y la cantidad que serían afectadas por ese proceso. Si se considera de interés, podemos ampliar la información, pero básicamente queremos comentar que hoy de mañana tuvimos la primera reunión de intercambio con los técnicos y representantes de UPM en Uruguay en materia de infraestructura.

Pido al director nacional de Vialidad que haga una referencia más específica.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- A la hora 14 me tengo que retirar porque tengo que asistir a otra reunión.

Por eso, pregunto si existe posibilidad de organizar una agenda, con un cronograma de fechas. Tengo muchas preguntas, pero no quiero hacerlas si me tengo que retirar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Me parece que se podría planificar una reunión o dos reuniones por mes, con una agenda específica y así el Ministerio se puede organizar y traer a los jerarcas correspondientes.

La intención es trabajar.

SEÑOR PRESIDENTE.- La organización de una agenda ya se había hablado con el señor ministro; quizás el error fue nuestro al no definirla.

Me parece bien el que director nacional de Vialidad intervenga, porque hay interés en conocer cómo están ciertas rutas.

Por otra parte, importa saber cómo afectará la inversión que habrá que hacer en infraestructura por la instalación de la nueva planta de UPM al plan de obras. Inclusive, el señor ministro acaba de decir -no es un hecho menor- que hay caminos departamentales o rutas secundarias que a raíz de este proyecto deberán cambiar de categoría. Eso es muy importante, porque tal vez tengamos una ruta que hoy cumple una función, pero que se integrará al proyecto de UPM y será transformada en su categoría.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor presidente entendió bien porque es cierto que este esfuerzo va a agregar compromisos de obras y, eventualmente, uno puede reasignar o reorientar recursos, pero hay aspectos que no están previstos y que van a exigir algunas respuestas especiales de financiamiento. Es cierto que esto pasa en nuestro Ministerio, pero también en el ámbito de las intendencias afectadas y en su relacionamiento con la OPP. Además, esto también implicará esfuerzos muy importantes en materia portuaria y ferroviaria, que pueden transformarse en una oportunidad para el modo ferroviario en el país. En el caso ferroviario, por ejemplo, no hay ninguna posibilidad de reorientar recursos. Evidentemente, los recursos que se habían pensado para el proceso de fortalecimiento del modo ferroviario son

absolutamente insuficientes y totalmente desproporcionados con respecto a los desafíos que tenemos presentes. Estos asuntos van a exigir determinadas decisiones desde el punto de vista financiero y, obviamente, participaremos en ellas de algún modo, porque no somos indiferentes, pero no están en el ámbito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; participaremos trabajando en equipo con el Ministerio de Economía y Finanzas -ni que hablar- y con algunos otros organismos que apoyan el desarrollo de las inversiones en infraestructura en el país.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Yo tampoco quiero caer en lo que en algún momento hicimos, que fue leer la totalidad de las obras o hacer un punteo explicando en qué estamos en cada una, porque es un listado gigantesco y entiendo que deberíamos contar con toda la tarde. Voy a referirme a las más reclamadas y pido que en la medida en que en la lista falten algunas nos vayan haciendo comentarios o preguntas relacionadas con las inquietudes particulares.

Comienzo por la Ruta Nº 30, que es una de las más reclamadas hasta el momento. Nosotros consideramos las rutas Nos. 29 y 30 como un sistema de rutas y podemos decir que hay un primer contrato por el que se está trabajando.

El primer contrato de la Ruta Nº 27, al día de hoy, está llegando con la obra a Los Lagos, desde la Ruta Nº 5. Esta obra, que se inicia con carpeta y, después, con un doble tratamiento, ha avanzado dentro de lo previsto. Sé que se han hecho algunas observaciones en cuanto a que la obra está lenta, pero voy a contarles cuál es la característica particular de ese caso. Esa obra se contrató como dos obras secuenciales: primero se hacía la Ruta Nº 27 y después la Ruta Nº 30. Cuando nosotros llegamos a este Ministerio, el llamado de esa obra estaba en curso, pero con la empresa a la que se había adjudicado la obra se arregló que no podíamos arrancar por la Ruta Nº 27, sino que debíamos hacerlo por la Ruta Nº 30; no obstante, la Ruta Nº 27 también era un problema, fundamentalmente para los vecinos de Rivera. Lo que hicimos fue arrancar en dos frentes, por lo que una obra que estaba presupuestada para avanzar en un frente fue arrancada en dos. Entonces, si bien a veces puede parecer que el avance en la Ruta Nº 30 no fuera el necesario, hay que tomar en cuenta que en la Ruta Nº 27 el plan de obras se está cumpliendo, por lo cual casi estamos haciendo una obra y media al mismo tiempo. La Ruta Nº 27 va a quedar asfaltada hasta Lagos del Norte para el verano, que es cuando los vecinos de Rivera la utilizan diariamente. La idea que tenemos con respecto a la Ruta Nº 30 es que en noviembre las obras lleguen a Tranqueras. Esa ruta tuvo rectificaciones de curva y ensanche de plataforma. Si la van a ver hoy es otra ruta; era una ruta muy angosta, con muchas curvas, muy peligrosa, y hoy es una ruta ancha y segura, que va a permitir desarrollar más velocidad a los vecinos y no meterse en un pozo detrás de otro, pero efectivamente no tiene el avance que a todos nos gustaría. A partir de noviembre, se va a hacer el tramo hasta Subida de Pena. Inclusive, tenemos que trabajar en Subida de Pena porque allí se rompió bastante el pavimento y tiene algunas filtraciones de agua, que la hacen bastante difícil de mantener, por lo que allí la vamos a hacer a nuevo. La idea es seguir y llegar hasta Masoller en el primer semestre del año que viene. La Ruta Nº 30 tiene previsto un total de seis llamados, dos de los cuales están en curso y adjudicados a dos empresas de plaza. En estos días se está por firmar el contrato, por lo que suponemos que hay dos tramos -de 22 kilómetros cada uno- desde Artigas hacia la Ruta Nº 5 en los que seguramente se va a empezar a trabajar antes de fin de año.

A su vez, la Ruta Nº 30 tenía puentes sumergibles. Hoy por hoy tenemos una consultoría para el estudio de esos puentes, fundamentalmente el Cuaró, que implica una solución difícil de implementar. Tenemos una consultoría adjudicada que ya empezó a trabajar en el tema, y la idea que tenemos es que en un par de meses -a lo sumo, tres-

tengamos un proyecto ejecutivo para licitar. El objetivo es que en este período -que va hasta el año 2020- la Ruta Nº 30 quede completa y, a su vez, insumergible en todos los tramos.

Con respecto a las obras de la Ruta Nº 26, desde la Ruta Nº 5, es decir desde Tacuarembó hacia el oeste, fueron adjudicadas a una empresa y se está por firmar contrato. En ese caso, se trabajarían unos 40 kilómetros en total, se resolvería el nudo en avenida Argentina en Tacuarembó e, inclusive, se haría la iluminación de esa rotonda, que hoy por hoy es muy peligrosa. Del otro lado, es decir, desde el de Paysandú, estamos comenzando con otro contrato, que también se está por firmar en estos días con la empresa Colier, por el que se rehabilitarían 22 kilómetros de ruta. En el medio, actualmente hay una empresa contratada para mantenimiento, que es la empresa Rundy, que va a mantenerla hasta que podamos sacar dos licitaciones más que están en curso. La idea es que en lo que resta de este año y el próximo se logre rehabilitar la totalidad de la Ruta Nº 26. Como ustedes saben, la Ruta Nº 26 es uno de los proyectos que tenemos para licitar por PPP. Pensando en que quizás necesitemos un tiempo de un año y medio o dos para que las obras de PPP se hagan efectivas, lo que estamos haciendo es tratar de rehabilitar la ruta antes. Por lo tanto, la Ruta Nº 26 estará prácticamente cubierta en cuanto a obra en este año y en el próximo.

Con respecto a la Ruta Nº 24, ustedes saben que nosotros licitamos una PPP para el corredor vial 21-24. Hoy por hoy, esa PPP es la que está más avanzada, y estamos pretendiendo liquidar la adjudicación. Tiene una adjudicación previa y un contrato en curso en el que se está trabajando. La idea es firmar contrato antes de fin de año y también iniciar las obras antes de fin de año. Inclusive, la empresa ha estado avanzando, buscando lugares logísticos para implantar la obra. Como sabrán, esa obra incluye el baypás de Nueva Palmira, que es algo bastante reclamado, las Rutas Nos. 21 y 24. Actualmente, la Ruta Nº 24 norte está en un estado bastante pobre. Estamos haciendo un mantenimiento por la regional por medio de un bacheo, pero es una de esas rutas que están detonadas; llega un momento en el que la vida útil termina y por más que la bacheemos, cada lluvia que cae, más los camiones que la transitan, hacen que vuelva a su estado inicial.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la Ruta Nº 24, ¿la adjudicación ya está hecha y las dos obras empezarían antes de fin de año?

SEÑOR COLA (Leonardo).- Ese es el objetivo que tenemos. Hay un contrato por firmar.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Nosotros recibimos un llamado en marcha de PPP de la 21-24 y el acceso a Nueva Palmira; después, anunciamos una serie de proyectos de participación público-privada para los que íbamos a hacer los llamados durante este año, en los que seguimos trabajando. El nivel de desarrollo de cada uno de esos contratos es diferente; en algunos casos, los contratos están hechos, en otros se están considerando las ofertas, etcétera. Pero hemos aprendido mucho de ese sistema y una vez de que finalice el año 2016, vamos a hacer una pausa para ordenar todo el aprendizaje y proponer algunos ajustes a fin de tratar de que los procedimientos sean más ágiles. En el ejemplo de la 21-24 -por el que hago el comentario-, uno se desespera por los mil vericuetos e instancias que debe superar para finalmente empezar a construir el hormigón, que es lo que importa. En esta dirección, ahora ya estamos con el contrato acordado -lo que es muy difícil y nos llevó mucho tiempo- entre la empresa y el Gobierno, lo que incluye a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas, y de Economía y Finanzas, y la OPP, además del organismo financiador, que también tiene que estar de acuerdo con el contrato porque, de lo contrario, no pone

la plata. Ahora estamos en las últimas instancias -aquí nos acompaña el escribano Fernández, que se ha dedicado a perseguir el tema-, porque el trámite tiene que ir al Tribunal de Cuentas para estar en condiciones de que se firme ese contrato, que va a ser por más de veinte años, y recién a partir de allí empezar a concretar la obra. No sabemos si vamos a recibir nuevas sorpresas, pero todo parece indicar que antes de que termine este año vamos a estar trabajando. Está previsto que el inicio de la obra se realice en tres lugares. Uno es el acceso a Nueva Palmira, es decir, su puerto, lo que implica la construcción de un puente y de un nuevo desvío o baypás, que es una necesidad. Otro punto es la Ruta Nº 24, que estamos manteniendo, pero está en malas condiciones y se deteriora muchísimo; supongo que después de esta semana lluviosa que pasamos debe estar destruida, aunque van las cuadrillas del regional a paliar esa situación, pero lo que se hace siempre resulta insuficiente. Nosotros queremos que esto empiece lo antes posible, pero la verdad es que hasta estamos un poco prevenidos por el hecho de que pueda aparecer algo no previsto que implique que se demore más. Queremos aprender de este proceso para procurar ir acortándolo en las demás PPP.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Quiero saber quién financia la obra en esta PPP de las Rutas Nos. 21 y 24.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cuando se firme el contrato, seguramente podremos decirlo, porque quien financia la obra es socio de quien presentó la propuesta y realiza la obra. No tengo demasiada seguridad y tal vez alguien pueda tener mayor certeza que yo en cuanto a cuál es el grupo financiador, pero hasta que no esté firmado el contrato siento que no tengo derecho a anunciarlo.

SEÑOR COLA (Leonardo).- En cuanto a la Ruta Nº 20, puedo decir que el tramo que va desde Nuevo Berlín hasta la Ruta Nº 21 está en bastante buen estado. Hay un puente que está en malas condiciones y que estamos evaluando al día de hoy, y la idea es hacer un refuerzo en él. Desde la Ruta Nº 21 hasta la Ruta Nº 3 hay dos tramos que se hicieron aproximadamente hace cinco años, uno por parte de la empresa Pietroboni y el otro por la empresa Tracoviax. Esa es una ruta cuya base se hizo con riego y es uno de los ejemplos en los cuales el diseño inicial de la ruta no aguantó la vida útil prevista, ya que se pensaba para cinco o siete años y actualmente la empezamos a bachear. Los camiones que se mueven por esa ruta, que son muchos, acortan de manera sensible su vida útil.

Desde la Ruta Nº 4 hasta Pueblo Greco ya hay dos licitaciones adjudicadas que seguramente arrancarán antes de fin de año; ya está el contrato firmado y se está avanzando en ese sentido. Básicamente, la idea es dar a Pueblo Griego una salida viable a la ruta. Realmente, hoy por hoy la ruta está en pésimas condiciones. Estamos haciendo un estudio del trazado siguiente de la ruta, que es un tramo municipal, para ver si es viable tomarlo como ruta nacional y reconstruirlo. Asimismo, estamos analizando un tramo de la Ruta Nº 4 hasta la represa de Baygorria, que también hoy está en muy malas condiciones, y la idea es rehabilitarlo y unirlo al tramo de la Ruta Nº 4, que está del otro lado de la represa y que está mantenido. Si alguno de ustedes ha ido por la Ruta Nº 20 no hace mucho tiempo -yo la recorrí hace dos semanas y casi no paso-, sabrá que es una de las rutas en la que el agua nos afecta de forma sustancial. Hoy por hoy, es un barrial y toda tosca que vamos poniendo, la traga el barro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya he hecho algunas preguntas que corresponden a mi departamento, pero quiero agregar alguna más.

La Ruta N° 20 debe ser una de las más importantes que tiene toda la producción, y ahora mucho más con la forestación. Esta ruta sigue al puerto de Fray Bentos, engancha, y termina en las Rutas Nos. 4 y 5. A su vez, con la nueva planta de UPM pasa a ser una

ruta fundamental, no solamente para el transporte de la madera, sino por la posibilidad de que mucho equipamiento que venga para la planta pase por el puerto de Fray Bentos, porque vamos a estar a unos 170 kilómetros.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBICAS.- El señor presidente conoce la ruta y la función que cumplía en el pasado, porque lo hemos discutido innumerables veces a lo largo de los años.

Creo que llegó la hora de la Ruta N° 20. Precisamente, de concretarse la instalación de la nueva planta de celulosa, esta ruta nacional va a jugar un papel fundamental, porque va a unir las dos zonas. Por esta razón, el director anunciaba la necesidad de estudiar el tramo que actualmente es municipal y también el tratamiento que se le va a dar. Originalmente, teníamos previsto un llamado que iba a repetir el recargo y riego doble, pero después de tener la información de dónde podía ubicarse potencialmente esa nueva planta, vamos a apuntar a una ruta con una constitución totalmente diferente desde la base. Va a ser una ruta nacional y va a cumplir ese rol, principalmente, para la producción -ya hay muchos camiones que la usan- y también para el transporte en general.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Con respecto a la Ruta N° 25, tenemos un contrato adjudicado para el trayecto Young-Menafra, que arranca en estos días con la empresa Colier; de hecho, está buscando canteras para implantarse. Van a tener noticias próximamente de esta obra.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Me gustaría que se hiciera una recopilación de todos los temas que queremos preguntar al señor ministro para ordenarnos. Digo esto porque si se abre el debate, se armará un salpicón de temas. Tengo preguntas individuales, pero no las quiero plantear, porque me parece que no corresponde; me tiento a hacer preguntas sobre mi departamento, pero sería muy chovinista hacerlo. Planteo esta inquietud sobre el método de trabajo; no cuestiono nada.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Antes que nada, quiero agradecer la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y de las jerarquías que lo acompañan, que han venido a tratar un tema muy importante para nosotros y para todo el Uruguay, como es el de las obras de infraestructura vial.

Estoy un poco entreverado con la dinámica de trabajo y no sé cómo vamos a abordar los diferentes temas. Tengo algunas preguntas generales para formular acerca de los planes que ha anunciado el señor ministro, pero no sé si ahora es el momento de tratarlos o si vamos a seguir hablando de las rutas y después nos vamos a referir a la globalidad.

También quiero hacer una acotación sobre el tema del puerto, al que se refirió el señor ministro al comenzar su alocución.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Tengo algunas preguntas individuales para hacer, pero me parece que no corresponde.

Reitero que sería bueno elaborar una agenda que nos permita ordenar los temas, porque hay aspectos vinculados a la obra vial, al tren, a la planta de UPM, y esta Comisión como asesora del Parlamento debe tener una estrategia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aclaro que esta Comisión decidió convocar al ministro para conversar sobre el plan de obras, que es lo que estamos haciendo.

Coincide que el plan de obras tiene la definición de las rutas principales, y nosotros queríamos saber en qué etapa y estado están, si hay licitación o no. En el planteo que

hicimos llegar al señor ministro también le preguntamos cómo afectaba toda la infraestructura que hay que destinar a la planta de UPM en el plan actual de obras planteado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El señor ministro, con criterio, nos respondió que algunas van a ser mejoradas porque integran esa red de trabajo para la planta. También, como se hacía referencia al tema de transporte, se plantearon preguntas sobre la red ferroviaria. A su vez, le planteamos algunos temas que habían quedado pendientes de puertos. El señor ministro nos respondió que como no había venido con la Administración Nacional de Puertos no podía darnos las respuestas. De cualquier manera, se pueden formular las preguntas. También, hubo un planteo del señor diputado Jorge Gandini. Se revisó la versión taquigráfica y vio si había quedado alguna respuesta sin contestar.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- El señor ministro acaba de decir que los aspectos vinculados al puerto le llegaron hace cuarenta y ocho horas y, además, no vino con el director de la Administración Nacional de Puertos, por lo tanto, no puede responder.

Por otra parte, los temas vinculados al ferrocarril ya habían sido tratados en otro momento y fueron puestos nuevamente arriba de la mesa.

Reitero, me parece que sería bueno establecer un cronograma durante setiembre, octubre y noviembre, para tener documentación fehaciente y un panorama general del plan estratégico, incluyendo los desafíos que eventualmente pueda plantear la planta de UPM.

Insisto con el método, porque no quiero caer en la tentación de preguntar sobre cuatro caminos rurales y una ruta departamental, porque me parece que no corresponde. Pero la Comisión es soberana.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Nosotros tenemos claro que el señor ministro vino hoy a hablar del plan de obras 2016-2017 y, según entendí, de las obras de infraestructura previstas para la instalación de la nueva planta de UPM. Estos son los dos temas que tenemos en análisis, que son muy importantes.

Quiero aclarar que a principios de este año el señor diputado Jorge Gandini presentó una nota referida a los costos del muelle C. El planteo era muy concreto. El señor ministro vino alrededor del 15 de mayo a la Comisión; yo estaba de licencia, porque no me encontraba en el país en ese momento. Tengo información muy cercana sobre el tema y me queda claro cómo fue manejado. Más allá de que siempre son enriquecedoras las opiniones que pueda dar el Ministerio, tenía bastante claro el tema. Pero después de la convocatoria del señor ministro a la Comisión surgió el problema del dragado del antepuerto; o sea que es posterior en el tiempo. Por eso nunca se lo podríamos haber planteado en ese momento: porque no existía a la luz pública. Era un problema latente y surgió cuando la oficina regional de logística Maersk Panamá decidió suspender el servicio del barco de 300 metros, que venía por el dragado del antepuerto.

Ese problema, que para nosotros es muy importante -no me voy a referir extensamente al tema, porque no quiero quitar tiempo a la Comisión-, no ha sido subsanado totalmente. El señor ministro sabe que esto puede terminar en un problema de índole legal, en un juicio civil. Es una cuestión muy compleja. Todavía hoy el antepuerto no está dragado a 10 metros, que es el compromiso que existe en el contrato firmado por la ANP y la Terminal Cuenca del Plata. Es un problema que subsiste y me parece que, en algún momento -que no es hoy, porque no está fijado en la agenda-, deberíamos encontrar una instancia para conversar sobre él, porque es sumamente importante. Sé que este no es un tema que esté en los titulares de los diarios, pero

compete al área que manejamos todos nosotros y, para el Uruguay, no es menor. Voy a seguir planteándolo y en algún momento se le encontrará un lugar en la agenda, como bien decía el señor diputado De los Santos.

Vamos a referirnos al tema que no ocupa hoy, sobre el que queremos hacer algunas preguntas al señor ministro y al director nacional de Vialidad. En ocasión del tratamiento de la rendición de cuentas, la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos trajo el planillado de obras previstas para los años 2016-2017. Estuvimos analizándolo y vamos a realizar algunas consultas. Nos parece positivo tener este ámbito para intercambiar información y sacarnos las dudas.

La primera consulta que queremos hacer es la siguiente. En el planillado hay una columna que dice "estado", y ahí se plantean las rutas que están en ejecución y el estado de la obra. Si tenemos en cuenta el año 2016 y sumamos los montos de las obras que van a ser iniciadas este año por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, o sea, por la Dirección Nacional de Vialidad y por la Corporación Vial del Uruguay, advertimos que están previstas obras por US$ 115.000.000. El total de las obras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Corporación Vial del Uruguay es de US$ 325.000.000, entre las previstas y las que están en ejecución. Quiero que el señor ministro informe si hay algún retraso en las licitaciones, en las adjudicaciones o si hay alguna otra razón por la que haya demorado el inicio del plan de obras que han presentado. Asimismo, deseo saber si cree que este calendario se va a cumplir de aquí a fin de año, porque es muy poco tiempo el que resta.

Voy a formular la segunda consulta. En octubre de 2015, se firmó un contrato entre la Corporación Vial del Uruguay y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el que se preveía para el primer año, o sea 2016, un monto de obra de US$ 133.000.000 y en el segundo año, US$ 161.000.000. En el planillado que presentan en la rendición de cuentas, que estamos analizando, aumenta el monto de obras. Para el año 2016 se prevén US$ 249.000.000 por esa modalidad, y para 2017, US$ 304.000.000. Esto estaría reflejando un incremento de obras de US$ 116.000.000 en el primer año y de US$ 143.000.000 en el segundo. Dada la cercanía de pocos meses que hubo entre la firma del contrato y el nuevo plan, queremos saber las razones que llevaron a incrementar la ejecución de obras en el ámbito de la Corporación Vial del Uruguay.

Por otra parte, quiero hacer un planteo relacionado con la pregunta anterior. Se preveía en el contrato un subsidio del Ministerio a la Corporación Vial del Uruguay de US$ 64.000.000 y en 2017, de US$ 97.000.000. Con el nuevo plan este subsidio aumenta; también están los peajes. Nos gustaría saber de dónde van a salir esos recursos, obviamente, por la diferencia que surge de las cifras manejadas en el contrato y en el nuevo plan.

Por otra parte, quiero hacer una pregunta referida al corredor vial Circuito 3 de las PPP, en la Ruta N° 14, centro este; baypás Sarandí del Yí, conexión Ruta N° 14, Ruta N° 3. Tengo entendido que se pensaba abrir en setiembre de este año y se ha pospuesto. Quisiera saber cuáles son las razones para ello. Además, deseo saber en qué situación se encuentran los otros tres circuitos de PPP licitados. Creo que el Circuito 0 ya se aclaró. Tengo información de que en el Circuito 6, que también es el otro tramo de la Ruta N° 14 este y de la Ruta N° 15, que es el paquete de PPP previsto para el departamento de Rocha, aparentemente, no estarían cerrando los números previstos a los privados que podrían hacer la obra. Quiero saber si esto es así y, además, si este paquete de rutas es viable.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, quiero señalar que hay retraso porque estamos en un año en el que ha llovido mucho y

se han suspendido obras. Yo no llevo exactamente la cuenta, pero me han dicho que se ha suspendido cien días por las lluvias. Como ustedes saben, los contratos de obras implican una compensación de los días no trabajados por lluvia. A mi modo de ver, cien días de lluvia, cuando el año todavía no terminó, es una enormidad y genera una distorsión que, desde luego, se suma a la necesidad que tenemos de hacer un gran esfuerzo para recuperar terreno, mejorar rutas y poner en marcha obras, porque es muy difícil en esta situación que esperamos esté terminando en las próximas horas y que nos de una tregua. Ese retraso se expresa no solamente en los días efectivamente trabajados, sino también en las consecuencias que se producen cada vez que llueve durante unos cuantos días, pues se generan inundaciones y desbordes en distintas rutas del país, y hay que volver para paliar los efectos inmediatos y, después, esperar el momento para continuar con las obras que aspiramos queden permanentemente.

Tenemos muy a mano, y casi se ha convertido en una referencia, el doble baypás en Tomkinson y Cibils, que nunca terminamos de empezar. Nos comunicamos con la empresa para que agilizara la obra a los efectos de que estuviera finalizada al comienzo de 2017, pero esta situación genera un doble retraso.

Si bien tenemos ciertos lineamientos generales en materia de financiamiento y rubros disponibles en distintos andariveles, nuestra tarea es avanzar de la forma más rápida y eficiente posible y no estamos conformes con cómo se han desarrollado las cosas.

Tenemos un sinnúmero de proyectos en marcha y otros en preparación. Procuramos ir ubicando las distintas iniciativas dentro de los márgenes de financiamiento dispuestos, pero va a llegar el momento en que haya que hacer determinado reordenamiento, establecer prioridades o postergar alguna obra. No queremos volver a retrasarnos en la ejecución de los proyectos. Por esa razón, estamos promoviendo acciones ante la institución que nos ha resultado más eficaz para cumplir los objetivos, es decir, la Corporación Vial del Uruguay.

Prácticamente, hemos formado un tándem con la Corporación para la puesta en marcha de proyectos que financiaremos con los recursos previstos; eventualmente, se reorientarán cuando haya dificultades para llevarlos adelante. Nos consta que, además de las transferencias que nosotros vamos a tener que cumplir e incrementar -debe sumarse la recaudación por los peajes-,en los próximos meses, la Corporación Vial del Uruguay se apresta a hacer una emisión de títulos que permita ampliar la capacidad financiera. Esperamos que esa emisión -tal como anuncian los especialistas- tenga una muy buena respuesta.

Efectivamente, nosotros hemos propuesto la obra de la Ruta Nº 14 en el marco de los proyectos de PPP; la dividimos en dos partes debido a la complejidad del proyecto, por lo ambicioso para nuestro país y por las características de la ruta que se aspira jerarquizar. Es claro que hasta Sarandí del Yí es una ruta que ya existe y que tiene su importancia. De todos modos, debemos agregar la necesidad de un *bypass* sobre el río Yí que une la Ruta Nº 14 y la Ruta Nº 6. El volumen que significaba esta obra no nos permitía seguir el resto del trazado con un solo proyecto. Por lo menos, iba a ser un proyecto desmesuradamente más grande que los demás.

Entonces, para ir ordenando tramos que facilitaran la participación de los interesados, se decidió allí se realizara una etapa. Ya está hecho el llamado y hemos recibido comentarios y observaciones por parte de las empresas y de los organismos especializados que asesoran a la empresa en esta materia. Permanentemente, estamos en un intercambio para ir siguiendo el progreso de esta situación. Hacían observaciones acerca de algunas dificultades que desalentaban la participación de las empresas por el

enorme riesgo que asumían debido a las características de la ruta, el nivel de calidad que se pedía y por las incertidumbres que no estaban correctamente contempladas.

En función de todo ello, hemos promovido esta prórroga que solicitaron las propias empresas. Además, agregamos una serie de ajustes que tomaron en cuenta lo que aprendimos en el tratamiento de las PPP hasta el momento. En consulta con la OPP y con el Ministerio de Economía y Finanzas, entendimos conveniente incorporar al pliego esos ajustes para darle más interés y para facilitar la participación de las empresas que concursen por la realización de la obra.

Esta obra se complementa con el otro tramo, lo que hace que, tal vez, sea la obra más importante del período. Me refiero a concretar la aspiración compartida por todos los uruguayos de seguir fortaleciendo las conexiones transversales de nuestro país. Antes, todas las rutas terminaban en Montevideo formando una mano abierta, que todos conocemos; luego, hubo una serie de rutas que han ido articulando esa disposición de mano abierta, cortando transversalmente al Uruguay.

Todos coincidíamos en que la Ruta Nº 14 era fundamental por las zonas del país que iba a conectar, desde Mercedes al departamento de Rocha. Estamos preparando el segundo tramo y es nuestra aspiración hacer lo más rápidamente posible el llamado correspondiente. Este segundo tramo también es muy exigente; es diferente al anterior. Nos vamos a encontrar con lugares en los que ni siquiera hay ruta; a lo sumo, podrá haber caminos o solo huellas. Sin embargo, consideramos que vale la pena el esfuerzo. Por lo tanto, estamos preparando esto con bastante cuidado. Hay estudios que se han encargado a consultorías; están previstas rectificaciones de los trazados existentes y se programaron ciertas expropiaciones. Inclusive, están previstas algunas obras que tendremos que combinar, porque no solo se necesitarán puentes -algunos importantes, como en el río Cebollatí-, sino algunas obras de escurrido de pluviales.

Nuestra aspiración hubiera sido terminar la Ruta Nº 14 con la nueva composición en La Coronilla, pero nos encontramos que estamos decidiendo realizar un desvío en la Ruta Nº 15; evaluamos si era la Ruta Nº 16 o la Ruta Nº 15, pero terminamos optando por la Ruta Nº 15. De modo que, si suman la Ruta Nº 15, desde la Ruta Nº 9 hasta Lascano y de allí hasta la Ruta Nº 14, se van a encontrar con que queda todo un sistema abierto y nos evitamos caer en un tema que nos va a llevar mucho tiempo

Nosotros no podíamos esperar el resultado del impacto ambiental por la construcción de una ruta nacional en un lugar donde los puentes son de madera, donde la huella se inunda cuando llueve, etcétera. Hubiera sido una irresponsabilidad meter hormigón a fuerzas porque habríamos afectado un patrimonio muy importante del país. Nos pareció adecuado conectar la Ruta Nº 9 y Rocha con la Ruta Nº 14 y dar transversalidad al país.

No es necesario hacer ningún estudio para darse cuenta de que la relación que existe entre el tránsito que actualmente circula por ese tramo y lo que va a costar la obra no genera demasiados atractivos; va a ser una inversión muy importante, pero hoy, el tránsito es muy poco. Nosotros estamos convencidos de que la obra es necesaria -tienen razón quienes desde hace mucho tiempo reclaman este corte transversal del país-, porque va a generar una cortada muy importante para el transporte de carga, en un principio. Seguramente, sea un atractivo para el desarrollo del país en otras áreas, inclusive, en la promoción de la actividad turística y en el mejor uso del país por parte de los ciudadanos.

¿Cuál va a ser la evolución del tránsito en esa ruta? Se puede estimar. ¿Cuál va a ser el valor que van a adquirir los predios linderos a esa ruta que hoy está cortada cuando

se le dé flujo? ¿Cuál es el aumento de la producción que van a tener esos tramos y qué va a generar la propia zona? Son interrogantes que se pueden evaluar según un criterio conservador o demasiado optimista. Pero tenemos alguna experiencia que no se puede comparar directamente. Cuando se hizo la Ruta Nº 102, los estudios no daban para justificar la doble vía en todos los tramos. En aquel entonces, tuvimos algunas discusiones en el sentido de si valía la pena hacer la inversión. Después que se abrió la ruta, la respuesta la dio la vida.

No conozco los números a los que el señor diputado hace mención. Se contrató un estudio y no recibimos respuesta oficial. No me extrañaría que, a primera vista, existiera una preocupación respecto a la inversión necesaria y al tránsito que actualmente tiene o que quizás genere. Nosotros seguimos pensando que hay que hacer un gran esfuerzo y que ello trasciende la estrategia de este ministro; va a ser una muy buena cosa para el país.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan).- En ningún momento dije que no era necesaria esta obra; no quiero que se me malinterprete: me parece fundamental. Teniendo en cuenta las dificultades que atraviesa la Ruta Nº 26 -la única que une transversalmente al país-, tener una ruta de este tipo en buenas condiciones es fundamental. Yo aludí a dificultades en los números de la obra. Por ello, pedí información aclaratoria al señor ministro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Debe quedar claro que yo no estoy diciendo que el señor diputado estaba en contra de la obra; yo entendí bien. El señor diputado me dice que en los estudios previos -no nos han llegado oficialmente los resultados- parece que trascendió que había ciertas dificultades y desfases. Mis comentarios también son preliminares y abriendo el paraguas, porque encontramos permanentemente ese tipo de dificultades. Parecería que, a veces, cuesta imaginar lo que se aporta mirando las necesidades futuras del país. Quienes hacen las cuentas solo toman como referencia lo que pasa en el momento

Si ese fuera el criterio, no se hubieran hecho la Ruta Nº 1 o la Ruta Nº 5. En realidad, esas rutas fueron los corredores que primero generaron las huellas de las carretas. El país apostó a mejorar esas rutas. Si no hubiera sido por esa apuesta o esa inversión, difícilmente, se hubieran desarrollado las principales ciudades del interior del país.

Yo estoy abriendo el paraguas; no es que esté contestando al señor diputado, solo argumento lo que todos los días estamos sosteniendo cuando nos dicen que determinada paramétrica indica que la inversión necesaria para la recuperación de tal ruta indica que es desaconsejable porque la rentabilidad económica y social no es suficiente. ¿Cuándo no es suficiente? ¿En función de qué estimación? Por suerte, el país va a seguir creciendo y va a seguir necesitando de una infraestructura que, cada vez que tenemos oportunidad, debemos procurar desarrollar.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan).- Comparto las carreteras son responsabilidad nacional. No se trata de unidades de negocios que tienen que dar ganancias: son servicios que tiene que dar el Estado, fundamentales para el desarrollo de la producción y para la comunicación humana. Está claro que es fundamental desarrollar la infraestructura vial del país.

El señor ministro mencionó al pasar un tema central para mí. Me refiero a algún tipo de dificultades surgidas en las PPP. Como saben, el régimen de las PPP es muy complejo, porque obliga al privado a conseguir el capital y a asumir un montón de riesgos. El privado debe hacer la obra y realizar su mantenimiento por un período de tiempo

estipulado en el contrato. Naturalmente, prevé un montón de riesgos a futuro, lo que lleva a un encarecimiento de las obras. El Estado traslada la obligación de construir las rutas a la empresa privada, que financia la obra y el mantenimiento, realiza una evaluación de los riesgos futuros y lo traslada al precio de la obra. Además, hay cierta complejidad para su instrumentación.

Algunas de las observaciones que se hicieron por parte de los actores que están trabajando en estos temas, sumado al paquete de la PPP 6, consistían en puntualizar que existe una especie de dispersión en el Estado, porque interviene más de un organismo: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Corporación Nacional para el Desarrollo y la OPP. Entonces, no existiría -si se me permite el término- un "señor PPP", es decir, un interlocutor con jerarquía política como para poder resolver sobre los problemas que se van suscitando en el armado de este tipo de proyectos. Me gustaría conocer la opinión del señor ministro sobre este tema.

Asimismo, se esgrime que estarían faltando técnicos en el Estado como contraparte para desarrollar este tipo de obras o proyectos.

También, hay otros riesgos, otros temores que surgen en las empresas que pueden hacer estos proyectos en el sentido de que en un compromiso del Estado a pagar a veinte y tantos años, qué pasaría en una crisis, si el Estado podría responder ante esos compromisos que representan millones de dólares.

Otro punto que también se ha manifestado acerca de este régimen de PPP es que, una vez que se entrega la obra, el Estado tiene que pagar por la obra realizada y por el mantenimiento, y que ante un problema en el mantenimiento, el Estado cortaría el pago del mantenimiento y de la obra. Quisiéramos saber si el repago de la obra está vinculado con el mantenimiento.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Es un gusto tener aquí al señor ministro y a su equipo.

Quería aprovechar la oportunidad para plantear nuestra preocupación con respecto a la falta de respuesta de algún pedido de informes que presentamos el año pasado con respecto al mantenimiento del tramo de la Ruta N° 30 -que es el peor- que va desde la Ruta N° 5 hasta Masoller. No hemos tenido respuesta a la consulta de qué empresa había hecho ese mantenimiento y si había cumplido con la obra que se le había pedido.

El 4 de mayo de 2016, presentamos otro pedido de informes acerca de la situación de los puentes de Artigas como consecuencia de que, en el mes de diciembre, cuando se produjeron las inundaciones más grandes de la historia del departamento, se encontraba allí un ingeniero civil que había trabajado en rutas en Brasil y le pedí que me acompañara, dada la preocupación que existía en la ciudadanía con respecto al estado del puente de la Concordia y los riesgos que podía correr su estructura debido a la gran inundación.-.

El ingeniero civil me recomendó hacer un pedido de informes al ministerio para saber si se había encomendado a algún técnico especialista el tratamiento seguir. También, me aseguró que el puente necesitaba mantenimiento, y por eso, en el pedido de informes, consultaba si algún técnico del ministerio había hecho alguna inspección, pero no solo del puente de la Concordia. Aprovechamos a recorrer algunos tramos de la Ruta N° 30 y vimos que algunos puentes, que no son muy viejos, también necesitan mantenimiento.

Sé que el ministerio ya inició el llamado a empresas para realizar el estudio de los diferentes puentes de la Ruta N° 30, algo que nos alegra mucho, porque lo necesitamos

cada vez más. De todas maneras, no deja de ser un motivo de preocupación el mantenimiento del puente de la Concordia, la situación del puente de la Barra de Quaraí y también de los puentes que hay en la Ruta N° 30.

Otra de las dudas tiene que ver con el financiamiento de estos tramos de la Ruta N° 30 que el señor ministro ha detallado. Se dice que en el ejercicio 2016-2017 la obra proyectada para Ruta N° 30, desde el kilómetro 124,300 hacia la Ruta N° 3 sería financiada por el Focem. Se dice que en el año 2017 se van a asignar US$ 36.148.335 para la construcción de estos 124 kilómetros. Tenemos entendido que los recursos que Focem asigna a nuestro país es de US$ 36.893.500; esto significa que prácticamente todos los recursos del Focem serían para ese tramo de la Ruta N° 30.

Nos hemos tomado la molestia -debido a nuestra preocupación- de ingresar a la página Web de Focem para ver si allí estaba publicado, pero no está ni mencionado el proyecto de la Ruta N° 30 ni los fondos asignados para ello, y tampoco está en la lista que la OPP tiene con Focem. Entonces, nos gustaría saber qué pasos se han dado para el proceso de presentación del proyecto para la obtención de estos fondos y qué etapas se cumplieron que permitan suponer que el proyecto obtendrá la financiación pretendida. Este no es un tema menor para nosotros.

También es motivo de preocupación en el departamento de Artigas el estado del tramo que une Baltasar Brum con Tomás Gomensoro. En el período anterior, se firmó un convenio por el cual el ministerio se hacía cargo de *bituminizar* el tramo. Es más: se llegó a hacer una etapa de ese tramo, pero en marzo o abril del año pasado, se abandonó la obra. Nos gustaría conocer qué sucederá con este proyecto.

Una duda que siempre nos queda es acerca del motivo por el cual no se puede adjudicar al Ejército Nacional la construcción de algún tramo de ruta, porque, según estamos enterados, el Ejército estaría dispuesto a hacerlo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Coincidimos con algunas de las reflexiones del señor diputado Olaizola con respecto a cómo continuar el proceso relacionado con este instrumento, que tiene algunas virtudes, pero que también, nos plantea algunos desafíos. El país debe ir aprendiendo a utilizarlo correctamente.

Cuando llegamos al ministerio, la ley había sido aprobada, y sentimos que promover modificaciones era muy aventurado en cuanto a que no teníamos una experiencia personal al respecto. Además, llevaría un proceso de discusión parlamentaria que ocuparía un tiempo importante, el que necesitábamos para la elaboración de los proyectos a los efectos de dar respuesta a las necesidades existentes.

Una de las cosas que visualizamos entonces era que el ministerio tenía la responsabilidad de definir los proyectos de PPP y de responder ante el Parlamento y ante la opinión pública al respecto, pero estaba muy condicionado por aspectos que no eran de competencia exclusiva del ministerio o, a veces, ajenos a ella. Los mecanismos de financiamiento, los compromisos que se asumen por un período largo de tiempo, los instrumentos de amortización que hay que prever, las garantías para que todas las partes puedan intervenir con seguridad en ese proceso eran áreas que estaban fuera del marco de competencia del ministerio. Entonces, necesariamente, las definiciones de nuestra cartera tenían que pasar, en algunos casos, por la complementación, en otros, por la confirmación, en otros, por la autorización o visto bueno de otras dependencias del Estado. Indudablemente, eso generaba un desgaste y una pérdida de tiempo adicional al que insumen los procedimientos normales que utilizábamos en otras épocas.

Por eso, a pocos meses de iniciarse mi gestión, hicimos una convocatoria a la ciudadanía en general, y, especialmente, a las empresas constructoras -estaba presente

la prensa- para anunciar las principales líneas de trabajo que iban a servir como referencia en materia de participación público-privada. Se expresaron con flexibilidad, dado que el curso de los acontecimientos nos iba a ir imponiendo y permitiendo incorporar elementos, pero debían ser asumidas por los organismos del Estado en unidad; el término es conjuntamente. Por eso, en la presentación, el ministro fue acompañado por el director de Planeamiento y Presupuesto y el subsecretario de Defensa Nacional.

Entonces, esas líneas generales, ese marco de trabajo con las PPP, involucraban al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero también, estaban respaldadas por una política que se impulsaba desde todos los ámbitos del Gobierno. Esto ha venido funcionando hasta ahora, pero no hemos evitado perder demasiado tiempo; uso el término "perder" consciente de lo que significa la palabra, porque, en realidad, los trámites que la ley prevé implican la necesidad de que se cumpla con toda una serie de instancias en otros organismos del Estado que no podemos evitar.

Más allá de que hemos establecido, de común acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas, con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y con la Corporación Nacional para el Desarrollo instancias de trabajo comunes con nuestros funcionarios, la confirmación exige un trámite que lleva un tiempo. Por eso, voy a decir de una manera diferente lo que dijo el señor diputado sobre el "señor PPP"; ya escuché esta expresión en boca de un empresario de la construcción por intermedio de la prensa.

Como dije anteriormente, cumplida esta etapa, vamos a hacer una pausa para ver cómo se ajustan los procedimientos de funcionamiento en esta área, pero creo que debe haber, digamos, una agencia especializada. Al igual que tenemos a la Corporación Vial del Uruguay que, de alguna manera, es el gran referente en materia de concesión de obra pública, que nos ha demostrado que da buen resultado, pienso que deberíamos formar una agencia dedicada a los proyectos de participación público-privada, dependiente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, por lo menos, en materia vial.

Esa agencia será la encargada de la gestión que permita la concreción y ejecución del proyecto y, posteriormente, el seguimiento del mantenimiento. Esto implica que el ministerio se dedique a su competencia que es la elaboración de los proyectos, la definición de la prioridad de las obras y su puesta en marcha;, la OPP, a las tareas vinculadas con su función, y el Ministerio de Economía y Finanzas, al aporte imprescindible que permita abrir los espacios de financiamiento. Pero, una vez que estos organismos definen su posición con respecto al proyecto, la ejecución queda en un ámbito donde, inclusive, todos pueden tener su representante, a los efectos de garantizar su funcionamiento. De esta manera, nos evitamos este permanente ir y venir que se produce en cada una de las etapas que debemos recorrer.

Además, de esta manera, estaríamos haciendo economías en lo que tiene que ver con la utilización de técnicos y especialistas, porque, muchas veces, es inevitable que algunos trámites o estudios se superpongan, y-, de esta manera, podemos simplificar los procedimientos y lograr mejores resultados, que es el gran asunto que perseguimos.

Así que, me parece interpretar que los comentarios del señor diputado van en una dirección que es la misma sobre la que estamos reflexionando, porque creemos que este instrumento no debe utilizarse solamente para estos siete u ocho proyectos, sino que debe incorporarse a la estructura del país para resolver, de ahora en más, situaciones en las que pueda ser necesario recurrir a estas formas de financiación.

En cuanto al mantenimiento de la Ruta Nº 30 en el tramo que abarca la obra, hasta Masoller, está asignado a la empresa Ramón Álvarez S.A., pero la finalidad es permitir la

circulación mientras avanza la obra. En alguna oportunidad, dije que ese tramo se había deteriorado más allá de lo tolerable; inclusive, en algunas partes, no permitía la circulación o la ponían muy en riesgo. Desde que se firmó el contrato de recuperación y mantenimiento, la circulación está garantizada, en una ruta que está mal, y que, por ejemplo hoy, debe estar muy mal. De todas maneras, está mantenida permanentemente al nivel que se puede mantener, sin ir al tratamiento de fondo que significa la reconstrucción de la ruta. La reconstrucción de la ruta es lo que se está haciendo y lo hemos explicado más de una vez -en su momento, algunos aprovecharon para hacer comentarios irónicos respecto a una explicación que hicimos al presidente de la República, quien cuando viajó a Artigas habló de la piedra partida, pero efectivamente es así-: dado el suelo que existe en esa zona, para hacer una ruta que pueda sostenerse en el tiempo, además de aceptar el tránsito y el peso -que ha aumentado mucho-, y asegurar su mantenimiento, hay que realizar un colchón de piedra partida compactada y regada con emulsión para afirmarla en el lugar. Luego sobre esa piedra se hace una capa de rodadura, que puede ser un doble riego asfáltico, como se va a hacer en algunos tramos, o una carpeta de mezcla asfáltica, como se va a hacer hasta la entrada de Tranqueras.

El mantenimiento es muy difícil porque se trata de una ruta que fue arada -para procurar arrancar aquellos pozos que tenían no sé cuántos centímetros y que hacían que hasta los ómnibus se bambolearan cuando pasaban por allí- y quedó grueso y compactado un piso que no va a ser definitivo sino que va a ser sustituido por este proceso. Quienes pasen por la Ruta N° 30 podrán comprobar el trabajo que se va haciendo en el tramo que va desde la Ruta N° 5 hasta la entrada a Tranqueras. Además, esto fue acompañado de canalizaciones, de ordenamientos pluviales que llevan su complicación, lo que sabemos que es enormemente molesto, pero eso lo dijimos cuando anunciamos que la obra iba a llevar tiempo, cuando hablamos del barro chocolate que hay en esa zona, que es absolutamente fino y peligroso, y de la polvareda importante que existe cuando sale el sol, porque si mañana sale el sol, eso seca y el problema es que no se va a ver la ruta ni quienes circulan. Ese es el trabajo que se está haciendo.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Precisamente, la duda que teníamos era sobre el mantenimiento realizado en el período anterior: nos gustaría saber qué empresa estaba haciendo el mantenimiento cuando se adjudica la obra a la empresa Ramón Álvarez y si había cumplido con el trabajo.

De acuerdo con los comentarios que circularon en la zona, se había pagado ese mantenimiento pero no se había hecho; por eso ese tramo de la ruta llegó a ese estado. Quiero dejar claro que me estoy refiriendo al mantenimiento anterior a cuando se adjudicó la obra a la empresa Ramón Álvarez.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La verdad es que esa respuesta no la tengo. Me dicen que tal vez el mantenimiento de esa capa estuviera a cargo de la propia regional de Rivera; es evidente que si era así, en su momento se vio desbordado, pero no tengo conocimiento de eso porque me tocó recorrer esa ruta absolutamente desbordada. Dada la situación que tiene actualmente -nunca lo hemos negado-, no es una ruta de la cual nos podamos sentir orgullosos, pero hoy es infinitamente superior la posibilidad de circular en ella y, además, con la perspectiva de que va avanzando la mejora.

Y la mejora la conocemos porque en nuestro período anterior, hace seis, siete u ocho años, hicimos dos tramos similares a los que se están haciendo ahora en el tramo desde Masoller hasta la Ruta N° 5. En aquel momento se hicieron dos tramos: desde Masoller a La Coqueta y desde La Coqueta hasta el kilómetro 141 -no recuerdo exactamente el número-, y nos consta -porque lo vimos- el desastre que resultaba ese

colchón de piedra y ese procedimiento de compactado que después daba origen a la carpeta superior. En esa dirección se anunciaba que había dos tramos más que habían sido adjudicados recientemente para llegar a Artigas, para dar a ese departamento lo que merece -alguna vez hice alguna broma al señor diputado en ese sentido- y para seguir trabajando en la recuperación general de la ruta.

A esto se suma el tema de los puentes. El puente Tres Cruces, que está más avanzando en su proyecto y se va a recostar sobre la línea del ferrocarril -va a sumar su terraplén al terraplén de la vía para poder apoyarse-, y el puente del Cuaró, una obra muy importante que va a llevar no menos de 4 kilómetros de terraplén y ruta nueva para poder asegurarlo y sobre el que en este momento está trabajando una consultora. Para el resto de esto es que se reservaron los recursos de Focem que, efectivamente, tenía disponible el país y que hemos reservado para el trabajo que está previsto ir desarrollando gradualmente en la Ruta N° 30.

Les confirmo que hay recursos de Focem que están reservados a estos fines -no me he fijado en la página web; tal vez porque todavía no están atados a un proyecto en concreto-; eso me consta porque en el día de ayer estuve reunido con sus autoridades hablando sobre varios temas e hicimos mención a la reserva de estos recursos.

De cualquier modo, si circunstancias aparecieran y fuera necesario dedicar estos recursos financiados por Focem para otra obra o se tratara de alguna necesidad de los recursos generales que maneja el ministerio, se tomarán las medidas para poder avanzar en las obras que hemos comprometido y que tenemos absoluta certeza de que vamos a llevar adelante. El tiempo pasa y no tenemos más remedio que seguir trabajando.

También se hizo una referencia al puente de la Concordia y al puente Artigas. En Uruguay, todos los puentes se inspeccionan. Hay un programa de seguimiento de la estructura de puentes en las rutas nacionales de este país y particularmente se inspeccionan después de las inundaciones importantes o en situaciones especiales que se puedan dar desde el punto de vista climático.

El puente de la Concordia se puede utilizar con tranquilidad. Es cierto que a ese y a otros puentes a veces les faltan trabajos de mantenimiento, porque no llegan a tiempo, porque hay otras prioridades y algunos trabajos se postergan, pero tenemos total certidumbre de la responsabilidad que debemos asumir respecto al mantenimiento.

En esta materia, el puente de la Concordia, los puentes de Artigas y del país, en general, están en condiciones de uso y cuando no lo están la Dirección Nacional de Vialidad inmediatamente realiza las alertas y, en algunos casos, toma las medidas para impedir la circulación. Sobran ejemplos: tenemos la Ruta N° 1 cortada porque creemos que el puente no está en condiciones; si lo miran, les parece que está como siempre, sin embargo, tenemos la Ruta N° 1 cortada y se va a hacer un nuevo puente.

También estamos haciendo las obras preparatorias del puente de la Ruta N° 9. Si ustedes ven ese puente, está precioso -me duele en el medio del pecho tener que hacer un puente nuevo allí-, pero los informes técnicos indicaron que no estaba en condiciones de seguir. De repente hay puentes con una pinta mucho más desgraciada pero se sostienen y están en funcionamiento. No obstante esto, en la Ruta N° 5 se han tomado una serie de medidas. Al puente Tranqueras, que quedó muy mal terminado -me decían que en estos días le están mejorando la terminación de la carpeta asfáltica que había quedado allí con un problema-, se le agregan siete puentes más sobre la Ruta N° 5 que implican ampliación y refuerzo. Estamos teniendo muy en cuenta la necesidad de estar atentos a esto.

Por último: con relación al tramo Baltasar Brum-Gomensoro, sinceramente, me alarma -lo hablé con el intendente de Artigas- que después de haber salido en la prensa, de haber hecho una movilización, un acto público, el señor diputado me lo plantee acá pidiéndome cuentas porque esa ruta, claramente, es de competencia de la intendencia. Yo tengo mucho respeto por el intendente de Artigas y estamos dispuestos a colaborar cada vez que sea posible, porque es nuestra obligación, pero ¿cómo tengo que interpretar que nadie aclare lo que está absolutamente claro que es que esa ruta es un camino departamental que une a la ex Cabellos -Baltasar Brum- con Gomensoro?

Tal vez se haya confundido una actitud un poco paternalista de parte nuestra. Permanentemente, los intendentes piden alguna cosa y si está en nuestras manos, si hay 200 metros más, si hay una obra que se puede hacer, si tenemos la máquina o los recursos, lo hacemos, ¿qué problema? ¿Si estamos trabajando por el país?

¿Qué pasó con esa ruta? Por suerte lo sé porque fue hace diez años y era yo el ministro, de lo contrario no lo sabría. Había una necesidad de ayudar a la intendencia a avanzar en el mejoramiento de ese camino y, como tengo una historia personal que me vincula a pueblo Cabellos, hablando con el intendente de esa época, que era Julio Silvera, dijimos que en la medida de lo posible, mediante un convenio, nosotros hacíamos un primer tramo de riego, ayudábamos a ir perfilando la ruta y después le dábamos otro empujón. Creo que eran algo más de 20 kilómetros y nosotros llegamos a hacer 8, tal vez 10, en el mejor de los casos. El convenio hizo que le diéramos un riego asfáltico. Posteriormente, se siguió ayudando en algo; tenemos los registros, podemos recurrir a cuáles fueron las intervenciones que hizo la regional de la Dirección Nacional de Vialidad en la ruta aparte de esos 8 o 9 kilómetros de riego asfáltico. Si hubiéramos podido, hubiéramos hecho más, pero vinieron todas estas circunstancias y a las cuadrillas las sacaron de allí volando para atender otras cosas. Esto no quiere decir que nos hayan regalado ese camino; ese camino es responsabilidad departamental; el gobierno departamental tiene instrumentos que coordina con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto para poder satisfacer casos como estos; si es necesario, cuenta con recursos especiales, pero creo que no es correcto que se insista en este tema y que se lo utilice para no asumir responsabilidades y procurar transferirlas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que, por cierto, bastante tiene. Buscando un poquito van a encontrar caminos que están necesitados de atención y que son responsabilidad de nuestra Cartera; no necesitan transferirnos este.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Lo que reclama la gente es el incumplimiento de un compromiso porque allí están los carteles, hasta el día de hoy, anunciando que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas iba a bituminizar la totalidad del tramo y quedó por la mitad. Eso es lo que reclama la gente de pueblo Cabellos, de Baltasar Brum. Es el sentir de que hubo un incumplimiento de un compromiso.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No es así, a pesar de que se insista después de las explicaciones. Los carteles que existen están relacionados a los 8 o 10 kilómetros de riego asfáltico que efectivamente hicimos. Decir esto, además de las explicaciones y además de la insistencia, ya habla de otra cosa, ya no habla de confusión sino de una intencionalidad. Yo estoy explicando a la Comisión correspondiente de la Cámara de Diputados cómo son las cosas y al que insista en este camino le digo que no hay ningún incumplimiento. Hicimos bastante más y nos van a obligar a hacer las publicaciones correspondientes de lo que jamás hablamos con el intendente de Artigas de aquel entonces, el señor Silvera, quien en todo momento honró lo que en su momento habíamos conversado.

Hace unos días encontré en Rivera al intendente de Artigas, le hablé del asunto y me manifestó que él no tenía nada que ver -bueno, tiene algo que ver porque el camino es departamental- con ese reclamo que el señor diputado dice que es de vecinos, pero allí había autoridades que tienen la obligación de estar informados y ahora lo están.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Después de una larga y muy clara alocución del señor ministro sobre diferentes aspectos y diferentes rutas, voy a empezar por una ruta que no es de mi departamento pero está en un estado lamentable y que transité cuando fui a Fray Bentos, al Consejo de Ministros, hace dos semanas. Me refiero a la Ruta N° 57, que después de esta semana de lluvia debe estar muchísimo peor. Por allí se traslada buena parte de la producción de las dos pasteras existentes hoy en nuestro país, tanto de UPM como de Montes del Plata, sobre todo de la zona norte y de la zona centro de nuestro país.

De las Rutas Nos. 14 y 6 de nuestro departamento ya se habló; la 14 está en circuito 6 de las PPP y esperamos que haya interés y se pueda construir no solo el tramo de Mercedes a Sarandí del Yi, sino también el *by pass* de Sarandí del Yi con el puente, tan largamente anhelado por la población de Sarandí del Yi, que ayer sufrió, por algunas horas, el corte del paso por anegación. A esta altura, una lluvia de 30 o 40 milímetros deja incomunicada la Ruta Nº 6 de norte a sur en Sarandí del Yi por algunas horas.

Hace tiempo que la Junta Departamental de Durazno hizo suya dos solicitudes de ediles y vecinos, que no han tenido respuesta. Hace pocos días reiteré una de ellas en la Cámara -y va a llegar al señor ministro- y está relacionada con el ingreso norte del pueblo Centenario; los vecinos plantean la posibilidad de construir una rotonda, instalar un semáforo o lo que se entienda pertinente. La solicitud está respaldada por un importante número de firmas de habitantes de pueblo Centenario, y el trámite lo iniciaron antes de conocerse los anuncios de la instalación de la tercera planta de UPM, que estará en la región.

Por lo tanto, el señor ministro se imaginará -aquí está presente el señor diputado Rodríguez, que es de la zona y puede dar fe de lo que digo- la preocupación de los vecinos de pueblo Centenario y Paso de los Toros, porque ha habido algunos accidentes importantes en el ingreso y egreso de la Ruta Nº 5, en el acceso norte de Centenario, antes del puente sobre el río Negro.

La otra solicitud de los vecinos de Durazno y de la comisión de tránsito de la Junta Departamental tiene que ver con una parada sobre la Ruta Nº 5 y la calle Artigas; viniendo del sur, está en el último semáforo de la ciudad de Durazno. Esta parada es cada vez más concurrida, en virtud de los numerosos servicios interdepartamentales que circulan por Ruta Nº 5 hacia el norte y este de nuestro departamento. En ese sentido, los vecinos solicitan la intervención de la intendencia, pero también de la Dirección de Vialidad.

Por último, quiero comentar lo que dijo el señor ministro sobre los puentes. A diario constatamos en nuestra ciudad la intervención de los servicios del ministerio en los puentes sobre Ruta Nº 5 -que es uno de los puentes más castigados por las inundaciones en nuestro país- controlando el pasaje de norte a sur, y viceversa, por esta tan importante arteria. También se habló de la intervención en los tres puentes del tramo de los 70 kilómetros que corresponden a Durazno en la Ruta Nº 5, que serán muy bienvenidas para la circulación de tránsito, sobre todo pesado.

Por último, quiero saber si se ha previsto algún mantenimiento en el puente sobre Ruta Nº 6 en Sarandí del Yi antes de que se construya la tan ansiada obra, que en este caso está en el circuito 6 de las PPP.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¿Qué le está pasando al puente?

SEÑOR TIERNO (Martín).- Los vecinos están reclamando, a través de un edil de la Junta Departamental, que se haga un mantenimiento menor.

SEÑOR PRESIDENTE.- Días pasados nos visitó una delegación de transportistas para plantear los inconvenientes que genera la instalación de una balanza en el kilómetro 283 de la Ruta Nº 8. Sugieren la instalación de un semáforo para habilitar el tránsito por una sola mano.

Se habló de los puentes y al respecto quiero decir -me animo a plantearlo, porque a pesar de que no había una agenda armada resultó una excelente reunión- que todas las intendencias han tenido que hacer una gran inversión en puentes y alcantarillados en la caminería rural, porque los puentes de las rutas departamentales estaban preparados para que pasaran los camiones Ford o Nash con 8.000 kilos. La intendencia salvaba su responsabilidad poniendo un cartel que dijera "Prohibido pasar con más de 10.000 kilos", sabiendo que era imposible.

Quería apuntar esto, porque es algo tremendamente problemático.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El puente sobre el Olimar no tiene problemas, pero Vialidad ha observado que para soportar los pesos de los camiones sería conveniente que los camiones circularan por el centro de la calzada y en lo posible que se cruzaran en el puente dos, tres o cuatro camiones. Por eso, se estableció una limitación.

La observación y la limitación la tenemos que asumir con mucha responsabilidad, pero en realidad nos molesta mucho, porque a un corredor que quedaba absolutamente completo se le encontró esta dificultad, que no está vinculada a la balanza -deberían existir más-, sino a la necesidad de tener certeza de que el puente esté en condiciones de resistir la carga.

Todavía no tenemos una definición. Yo soy partidario de que, si fuera necesario, se refuerce ese puente para garantizar el tránsito sin restricciones.

Es cierto que ha generado molestias, algún perjuicio y lo tenemos presente.

SEÑOR PRESIDENTE.- La delegación de transportistas están de acuerdo con la limitación y están dispuestos a transitar por el centro de la calzada, y por eso plantearon que una de las posibles soluciones podría ser la instalación de un semáforo que habilitara una sola mano.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se está estudiando este asunto y tal vez en unos días podamos resolver.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos plantearon el tema de las multas y dejaron copia.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- Otro de los grandes desafíos del ministerio es cómo contribuir a preservar y cuidar el uso de los pavimentos para que las intervenciones que se deban realizar se hagan al final de su vida útil y no antes. Esto ha obligado a extender el sistema de balanzas en el último contrato, a partir de 2015, y uno de los puntos de control, de los cinco estipulados para terminar de cubrir todo lo que tiene que ver con la malla de conexión que tiene el país, está ubicado en el kilómetro 273 de la Ruta Nº 8.

Por las dificultades que señalaba el señor ministro hay dos configuraciones con restricciones: el triple eje homogéneo de doce neumáticos, que son aptos para transportar una carga de 25,5 toneladas y que tienen reconocidos 22.000 kilos, y el semirremolque, categorías 1 y 2, para los que creamos la restricción de los 22.000 kilos.

En realidad, el corredor en la Ruta Nº 8, como señalaba el señor ministro, es muy importante; siempre estuvo planteado el corredor Montevideo-Minas, pero ya hace un tiempo el ministerio hizo un esfuerzo y amplió y mejoró los puentes en el departamento de Lavalleja, y en el último período, con el puente sobre el arroyo Corrales, en el límite con el departamento de Treinta y Tres, y el que está sobre el río Cebollatí quedaba prácticamente pronto el corredor Mercosur para hacer la conexión Ruta Nº 8 con la Ruta Nº 17 hacia Río Branco.

Se ha planteado este inconveniente, que nos consta. Vialidad está buscando una alternativa, porque no se quiere perjudicar -sobre todo en estos momentos- la circulación y el movimiento de la carga, y más temprano que tarde vamos a encontrar una solución definitiva.

Estuve leyendo la intervención de la Asociación de Fleteros de Cerro Largo; si bien no me reuní con esta asociación, sí lo hice con buena parte de quienes hacen los trabajos individualmente. Surgía como conclusión de lo conversado que la balanza tiene una diferencia de kilaje. Las balanzas están programadas para controlar el peso dinámico, es decir, el peso en movimiento, básicamente, en la conformación de los ejes. El receptor de la carga no va a tomar ese peso como base para conocer el peso comercial.

Por ejemplo, en esta multa, para una habilitación de 22.000 kilos, el triple eje homogéneo venía con una carga de 24.210 kilos. Es decir, no es que la balanza pese mal, sino que simplemente que este eje, que tendría autorizado transportar hasta 25.500 kilos, tiene solo 22.000. Por lo tanto, como la balanza está programada para esa restricción, le salta la diferencia.

Lo mismo sucede con esta otra multa, donde la diferencia es de 22.000 kilos a 24.270. Es decir, el vehículo está autorizado a transportar un peso bruto total de 45.000 kilos; si bien circulaba con 39.820 kilos la carga estaba excedida en el triple eje homogéneo.

Es decir, en estos casos no se excedió la carga autorizada, sino la carga en los conjuntos de ejes.

En otro caso, se autoriza transportar 45.000 kilos, en la configuración pasa con 38.630, pero el triple eje, en vez de pasar con 22.000 kilos, pasa con 23.790. No es que la balanza pese diferente, sino que la restricción que se establece en esta configuración hace que salte esta observación.

Eso es lo que hay que amalgamar en el esfuerzo para evitar que se dañe el puente por el exceso de carga.

Esta es una zona importante del país, porque es la zona arrocera y buena parte de la carga que va a los principales molinos que están en Lascano o Treinta y Tres circula por la Ruta N° 8, atraviesan el río Olimar y el arroyo Corrales y por la Ruta N° 14 siguen hasta los principales silos y acopios.

(Diálogos)

——La voluntad del ministerio no es aplicar sanciones, sino encontrar soluciones, pero como estas balanzas son de última generación y están programadas, no existe la posibilidad de que se las cambie discrecionalmente, porque actúan de forma totalmente electrónica. Cuando se controla un camión, la balanza trae la información de la base de datos, inmediatamente lleva a las celdas electrónicas la configuración y aplica el comportamiento de la distribución de la carga en todo el equipo.

El ministerio está reteniendo todas las sanciones para buscar una solución definitiva.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco la explicación. Es decir que el problema no es un exceso de carga del equipo, sino el sobrepeso en los ejes.

En ese sentido, pregunto cómo haría un camionero para distribuir una carga, por ejemplo, la madera.

SEÑOR MARTÍN (Felipe).- En el transporte de madera, que no es zafral, sino permanente, las mismas empresas han tomado una serie de recaudos, porque trabajan con censores en los ejes que le dan prácticamente los mismos valores y no tienen dificultades.

Tal vez la dificultad se pueda plantear en el transporte de granos, que simplemente se salvaría cargando un poco menos.

Lo que el ministerio con esto quiere resolver son dos cosas. En primer lugar, que efectivamente la carga no sea objeto de ninguna restricción, porque el país necesita mover ese tonelaje y, en segundo término -que es más importante-, resolver este problema de infraestructura, porque esta configuración es la más amigable con el pavimento. Esta triple configuración de eje homogéneo de doce neumáticos es la que distribuye mejor la carga para cuidar el pavimento.

Por lo tanto, nuestra intención es resolver esto rápidamente, porque si no estaríamos desestimulando el uso de este tipo de equipos, cuando en realidad estamos interesados que su uso se extienda más en la circulación, partiendo de la base de que esta configuración hoy está ocupando el quinto lugar y queremos que su distribución crezca.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es como los bitrenes que transportan madera.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Permanentemente se hacen reclamos para mantener los puentes. Vialidad tiene a su cargo unos 790 puentes de alcantarillas en todo el país, y los monitorea permanentemente.

Es importante destacar que hay un equipo de especialistas en puentes; no cualquier ingeniero estructural mira un puente y diagnostica. En Vialidad hay un grupo de especialistas que no solo diagnostica y diseña puentes, sino que define, o ayuda a definir junto con los técnicos de la Dirección de Transporte, qué tipo de carga puede soportar un eje para transitar por determinado puente.

Es decir, tenemos monitoreado los puentes; no tenemos una historia negra por caída de puentes. Los puentes están bien dimensionados y seguiremos en ese rumbo.

En abril pasado las inundaciones nos obligó a hacer prácticamente una revisión completa de los principales puentes del país, incluidos los de Ruta N° 6 y de Sarandí del Yi, que estuvieron bajo agua y que habitualmente están bajo agua cuarenta días al año. Increíblemente, estos puentes soportan una presión brutal; no solo los puentes, sino también los accesos, que generalmente son los que colapsan. Esos puentes están monitoreados, y pueden quedarse tranquilos porque hasta que se hagan los nuevos, va a seguir siendo así.

Se solicitó información con respecto a la Ruta Nº 57, que es un desastre. Esa ruta es una de las que está incluida en la PPP 1. Hace quince minutos me enviaron un mensaje diciendo que a la hora 14 se abrió el sobre 2 de la PPP 1, por lo que estamos en carrera y no hubo ningún problema; estamos avanzando con la PPP 1. Puntualmente, la Ruta Nº 57 es la que tiene más impacto de todas las de las PPP. Inclusive, tiene el

ensanche y el refuerzo de seis puentes, por lo que va a ser una ruta que va a cambiar diametralmente. En eso estamos.

En cuanto al ingreso norte a Centenario y Ruta Nº 5, calle Artigas, quiero decir que además estamos haciendo un relevamiento de las travesías urbanas de las rutas. Reclamos de ese tipo tenemos un montón y a medida que el tráfico común y el pesado crecen, afectan con más fuerzas a las ciudades y sus periferias. Estamos trabajando en eso; el tema está en carpeta y lo estamos estudiando.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Se hizo referencia a una parada en la Ruta Nº 5, que es una protección, y de lo que hay que tomar nota.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Tomamos nota de ese reclamo; lo resolveremos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En cuanto a Centenario, está en el radio de los 25 kilómetros del cruce de la Ruta Nº 5 y el Río Negro. Por lo tanto, está en una zona en la que tenemos que esperar que se juegue el partido para determinar cualquier cambio.

Con respecto a la Ruta Nº 6, hay algunos tramos que están después del baypás de Sarandí del Yí, al norte, yendo hacia el Río Negro, en los que tenemos firmemente la necesidad de hacer una mejora, y seguimos con el objetivo de conectarla hacia el norte, buscando la utilización del famoso puente.

SEÑOR COLA (Leonardo).- Para la obra del tramo que va desde Ruta Nº 5 hasta Casa Sanz, ya está la licitación en curso y por adjudicar.

SEÑOR PEÑA FERNÁNDEZ (Daniel).- Debo agradecer al señor ministro porque hace poco tiempo me recibió en su despacho, por lo que pude comunicarle mis inquietudes. Debido a las particularidades de Canelones, que tiene un montón de rutas, puentes y problemas, creo que no solo tuvo un buen gesto conmigo, sino hacia la Comisión, porque nos evitó un par de horas de sesión, ya que las preguntas fueron muchas. La información fue muy útil y con el plan de obras de estos dos años hemos podido ir evacuando interrogantes.

Simplemente, quiero preguntar por una situación muy puntual que planteé, relativa al acceso a San Bautista; debo hacerlo para que conste en la versión taquigráfica, aunque en su momento lo hablé con el director Cola, que recién había asumido su cargo cuando nos reunimos por primera vez. Nosotros informamos acerca de la solución de fondo que se pretende llevar a cabo, que es bien recibida en la localidad, así como lo relativo a la Ruta Nº 6 hasta Chamizo, pero necesitamos que esta dirección realice alguna intervención inmediata antes de esa solución de fondo, que, por cierto, es bienvenida. En su momento, habíamos hablado de mejorar la iluminación, así como de instalar lomadas -lo que no sé si será posible-, pero sería bueno que los técnicos del Ministerio se dieran una vuelta para intervenir en la zona, en la que en los últimos tres años ha habido cuatro fallecimientos. Se trata de una localidad muy pequeña y, además, es en la que vivo, por lo que todos los días recibo el reclamo de la gente por esa situación.

Sé que la Intendencia también está preocupada por este tema, porque lo hablé con el intendente, quien en su momento informó al Ministerio acerca de esta situación y también tiene la disposición de instalar focos. Inclusive, en el Municipio hay focos que no se colocaron y que podrían ser útiles para intervenir allí, pero no es un área municipal ni departamental. Por lo tanto, pediría un esfuerzo para que se haga algo lo antes posible.

SEÑOR AYALA BARRIOS (Mario).- Señor ministro, lamento decirle que aún está en pie el cartel al que yo me refería, frente al monumento a los caídos en Itacumbú, donde dice que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se compromete a hacer los 29

kilómetros, de los cuales se han hecho 10 kilómetros. Eso genera indignación en la gente, porque hay un compromiso del Ministerio -aunque el ministro dice que no se trató de tal-, pero no se cumple.

Por otra parte, como ciudadanos de Artigas, nos gustaría saber en qué estado está la vaquita que el presidente de la República le encomendó realizar con otros ministerios para el balizamiento del aeropuerto de Artigas.

No tenga duda, señor ministro, de que por lo menos de nuestra parte no hay ningún tipo de animosidad en tratar esos temas por una cuestión partidaria. Nos interesa que se solucionen los problemas de la gente y representar sus necesidades, y en eso estamos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tomé conocimiento de la existencia de ese cartel porque hace unos días apareció en una foto publicada en el diario *El País*, hablando del compromiso, etcétera. Debo aclarar que un compromiso de ese tipo no existió nunca. Nosotros actuamos en esa ruta durante todos estos años, tanto en los cinco de mi mandato como en el período anterior; enviaremos a la Comisión la lista de intervenciones. No lo quisimos hacer antes porque no queríamos sacudir la camiseta, pero está la lista de intervenciones que hicimos en una ruta que es responsabilidad departamental, es decir, de la Intendencia, y nosotros no vamos a actuar haciendo ningún tipo de obra adicional, más allá de la que esté dentro de nuestro marco de posibilidades. Si lo que el señor diputado busca es una respuesta, debo decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no tiene proyectado realizar obras allí; ha colaborado en el mantenimiento de la ruta, pero no ha sido nuestra intención generar este malentendido. No tenemos previsto actuar allí porque no es nuestra competencia. El único compromiso que yo conozco es el que hizo este ministro con el intendente de la época, con respecto a los 9 o 10 kilómetros que se realizaron a partir de Cabellos hacia Gomensoro.

Yo no juzgo las intenciones y digo las cosas como son.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si sería conveniente abordar el tema de UPM, porque disponemos de poco tiempo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El tema es relativamente sencillo por lo que podemos destinarle pocos minutos.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la voluntad del señor ministro para evacuar estas dudas.

Este es un tema importante y comparto con el señor ministro que tal vez en pocos minutos pueda ser aclarado. Se ha generado una expectativa muy grande y lógica por la instalación de esta segunda planta de UPM en la zona centro del país. Sabemos que ha habido conversaciones y tenemos entendido que el Ministerio ha estado cercano o ha participado de ellas, por lo que querríamos saber qué grado de avance ha habido en las definiciones por parte de la empresa. Seguimos hablando en condicional, porque se trata de una planta que se instalaría; más allá de que tenemos entendido que el proyecto está avanzado, no está totalmente definido.

Nos gustaría saber si de esas conversaciones ha surgido si se optaría por trasladar la celulosa que produciría la nueva planta al puerto de Montevideo -que en principio sería la vía de salida- mediante camiones o tren. Lo pregunto porque es muy importante, ya que, naturalmente, el puerto de Montevideo no está preparado para recibir de la misma forma al tren que al camión. A nuestro juicio, el puerto tiene varias áreas en las que podría recibir esta mercadería, pero no es lo mismo recibir el tren en Puntas de Sayago que recibir la celulosa dentro del puerto de Montevideo. Eso supondría un montón de

obras, enajenaciones y costos que el señor ministro conoce tanto como nosotros, y cambiaría mucho el eje de la inversión y sus montos.

Por otra parte, queremos saber en qué zonas del puerto se estaría pensando para este tipo de maniobras y si la empresa les adelantó cuál sería el área en tierra que necesitaría la operación de estas cargas en el puerto de Montevideo. Según lo que ha trascendido, estaríamos hablando de una planta de mayor porte que la actual de Fray Bentos; en algunos casos se ha dicho que sería de casi el doble, lo cual supone una operativa importante. A la vez, si la mercadería viniera por tren, supondría una interferencia en el tránsito de la rambla portuaria. Hemos escuchado algunas declaraciones del señor ministro respecto a la idea de un rediseño de la rambla portuaria en la zona de la vieja estación de AFE, por lo que nos parce importante saber qué avances ha habido, cuáles son las ideas que tienen y la información que han recibido por parte de la empresa.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Tal vez pueda intentar ordenar alguna información, pero la que circula abarca todo lo que se sabe hasta el momento.

Es cierto que se ha iniciado un trabajo que todavía está en la fase de intercambio. Sin ir más lejos, en la mañana de hoy se realizó una reunión con uno de los grupos acerca de los temas de infraestructura; supongo que hay seis o siete grupos designados que van a ir abordando distintos temas y, finalmente -como aquí bien se dijo-, permitirán tomar una decisión final. Es real que hay una disposición manifiesta de la empresa que ha dicho que está dispuesta a llevar adelante una planta de celulosa en Uruguay, con determinadas condiciones. Esas condiciones resultan exigentes para el país, que debe evaluar el esfuerzo a realizar y los resultados que se esperan. Eso implica un intercambio, que diría que ni siquiera ha comenzado en su etapa de definiciones; recién se están preparando los insumos y compartiendo la información de que dispone la empresa, que ha estado relevando durante este último tiempo, y la que tiene el Estado uruguayo y, en nuestro caso, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

¿Cuál es la operación que se propone? La ubicación de una planta, que estará en el radio de 25 kilómetros que recién mencionábamos, del cruce de la Ruta Nº 5 y el Río Negro. Según su definición, evacuará sus efluentes en el Río Negro, más abajo de la ciudad de Paso de los Toros; no está definido exactamente el lugar y ni siquiera el departamento, sino simplemente el área.

¿Cómo se operaría por parte de la planta? Llevando la madera en camión desde un área que se calcula en aproximadamente 100 kilómetros alrededor de la ubicación de ese punto del Río Negro y la Ruta Nº 5, para lo cual es necesario reforzar algunas rutas y abordar la construcción de otro puente en el Río Negro, que permita la conexión de la Ruta Nº 43, del departamento de Durazno, con el departamento de Tacuarembó. En realidad, las rutas que se incorporan como ejes de transporte importante no ofrecen sorpresas; se trata de las rutas que existen, se incorpora alguna ruta secundaria o terciaria de la zona -como el camino de San Gregorio- y algún camino departamental de Tacuarembó y Durazno. No hay demasiada novedad. Lo más importante sería ese puente, que, sea cual sea el lugar en el que se ubique, deberá estar previsto para los niveles de agua que alcanza el lago del Río Negro. Por lo tanto, difícilmente pueda ser chico.

En cuanto a la operación, la estrategia inicial es el traslado de esa celulosa por modo ferroviario hasta embarcarla en algún punto de la costa uruguaya del puerto de Montevideo. Trasladarla por medio del ferrocarril implica una obra muy importante, que recién se está empezando a evaluar para que ese transporte no solo esté en condiciones

de asegurar el traslado de una carga en forma permanente, todos los días, sino que pueda hacerlo con seguridad y cierta velocidad. Me refiero al transporte hacia el puerto de Montevideo y de vuelta hacia Tacuarembó. Esto significa, además de una oportunidad para el ferrocarril, un desafío, porque necesariamente va a cambiar la relación que los uruguayos hemos mantenido estos últimos años con el ferrocarril y con la vía férrea. Se está hablando del transporte de 2.000.000 de toneladas anuales de celulosa. Eso solo estaría dando una cifra de carga ferroviaria que el ferrocarril nunca tuvo en su historia. Por eso digo que es una oportunidad. El asunto es que para resolver esto hay que tener un tendido vial que pueda funcionar todos los días. No es lo mismo que pase algún tren y que después se tenga algún rato para arreglar lo que corresponda, que pasen todos los días trenes de ida y vuelta, en el que el tiempo que lleve la reparación será tiempo perdido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tal vez, serán unas 6.000 toneladas por día.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE OBRAS PÚBLICAS.- No quiero meterme en eso. Estoy dando la información que conozco y puedo compartir. Supongo que debe haber aspectos de los que no tengo idea.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Quiero saber cómo se va a enfrentar esa infraestructura necesaria, si se hará con fondos públicos o con préstamos internacionales. La primera etapa del arreglo de las vías de Pintado a Rivera creo que hizo con fondos del Focem o del Fondo Andino. En cuanto a la segunda etapa, que sería esta, me gustaría saber qué se ha previsto, porque es una erogación muy importante, no solo por el traslado, sino por la obra vial que hay que hacer en algunos lugares de intercambiadores de locomotoras o de vagones.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Eso no está definido. Realmente, no tengo los elementos para contestar y ni siquiera creo ser el que pueda referirse a esos temas. Hoy por hoy, nosotros estamos concentrados en el análisis de los proyectos necesarios para realizar las obras. Todavía no hemos ingresado a considerar otras cosas y no creo que se haga en el área de infraestructura. Está descontado que es un desafío grande y que se va a necesitar alguna forma de financiamiento.

El trabajo que se hizo hasta ahora ha permitido la recuperación de la vía que va de Paso de los Toros al norte, que hoy está en buenas condiciones. Como se dijo, está previsto continuar esa reparación, que significa cambios de durmientes y hacer un colchón de piedra hasta Pintado. Eso se lleva adelante con financiamiento de Focem.

Hace un momento hice referencia a que habíamos hablado con el Focem y los recursos disponibles para Uruguay los reservaríamos para algunos de los tramos de la Ruta N° 30. Otro tema que conversamos con el Focem fue que en función de las exigencias que se presume nos impondrá este emprendimiento, en poco tiempo tendríamos que considerar qué haríamos con las obras previstas -queríamos alertarlo al respecto-, es decir, si había que continuarlas, reforzarlas, cambiarlas; se deberá analizar si hay recursos complementarios o si tendremos que disponer de otros recursos.

Hoy por hoy, se están desarrollando los trabajos previstos con el objetivo de terminar la vía de Chamberlain a Paso de los Toros, y se había empezado la distribución de vías y durmientes de Paso de los Toros al sur. No obstante, estamos muy atentos por si hay que hacer algún ajuste o cambio.

Por último, quiero decir que todavía no tenemos exactamente determinada el área que se necesitaría para instalar la empresa, además de la requerida para las

instalaciones, la de la infraestructura propiamente dicha. Ellos necesitarían un área para el depósito encubierto de la pasta de celulosa que no va a salir todos los días.

Las opciones del puerto están en pleno análisis por ambas partes. Hay más de una opción y creo que se están analizando todas, desde algunas que parecen más lejanas, como puede ser la utilización de áreas en Puntas de Sayago, hasta la utilización de las actuales instalaciones portuarias, que tendrían la capacidad de atender un cliente de estas características. Tal vez, el cliente, por el estilo de operación que se propone, necesitaría determinados espacios disponibles y reservados. Cualquiera fuera el resultado final, nosotros ya tenemos previsto un acceso portuario que incluye un viaducto en la rambla portuaria. Creo que el tema de los accesos fue uno de los primeros que mencioné hoy de tarde; ya hablé sobre el de Paysandú y el de Montevideo, que incluye un viaducto para el cual se realizó una consultoría. Este estudio se presentó a todas las empresas constructoras que lo quisieran. Una de esas empresas presentó una iniciativa privada para hacerse cargo de la construcción de ese viaducto. Nosotros le expresamos que íbamos a hacer un paréntesis en la consideración del proyecto, porque, precisamente, estamos esperando que quede plenamente confirmado a qué altura hay que realizar el cruce ferroviario. Actualmente, ya existe un cruce ferroviario. Nosotros habíamos pensado el viaducto sobre la base de ese cruce, pero si las circunstancias imponen otro cruce, debemos tenerlo en cuenta en la construcción del viaducto.

SEÑOR PRESIDENTE.- A pesar de que empezamos un poco desordenados porque todavía no tenemos una agenda con lo temas que queremos analizar, ha sido una muy buena reunión.

Se habló de las Rutas Nos. 26, 30, 14, 24, 25, 21, 57 y 6 -no solamente de las de Río Negro-, de las PPP, de la creación del súper PPP, de la balanza, de las rotondas, de los puentes, de los accesos y de UPM.

Valió la pena que hayan concurrido y se cumplió con el objetivo que se pretendía. Posteriormente, llamaremos nuevamente al señor ministro para analizar otros temas. Agradecemos la presencia del señor ministro y de su equipo.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quedamos a las órdenes para combinar a través de nuestra secretaría la fecha y los temas de la próxima reunión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor ministro y de las autoridades que lo acompañan.

Se levanta la reunión.

===/